

令和6年度

包括外部監査の結果及び意見の概要

-北九州市の市営バスを中心とした公共交通施策に関する
財務事務の執行について-

令和7年3月

北九州市包括外部監査人

公認会計士 松木 摩耶子

令和 6 年度 包括外部監査結果報告書(概要版)

北九州市包括外部監査人 公認会計士 松木摩耶子

令和 6 年度の包括外部監査を終了しましたので、その概要をご報告いたします。

1. 選定したテーマと監査対象

1. テーマ

北九州市の市営バスを中心とした公共交通施策に係る財務事務の執行について

2. 特定の事件として選定した理由

北九州市を含め地域公共交通の現状は、人口減少、マイカー利用の普及、少子化、ライフスタイルの変化などにより、長期的な需要(利用者)が減少しており、輸送需要は長期にわたり減少するとともに、交通事業者の持続可能性が懸念される。

また、公共交通自体においても乗務員の志望者数減少や乗務員の高齢化に伴う人手不足が深刻化するなど、公共交通サービスの維持・確保が一層困難な状況となっている。

北九州市においても、旧若松市から経営を引き継いだ市営バスを運営しているが、市営バスは北九州市における他の公共交通機関と比較しても利用者の減少が顕著な状況にある。そのため、市営バスは、「北九州市営バス事業のあり方検討会議」の議論を踏まえた「第 3 次北九州市営バス事業経営計画（令和 3 年度から令和 7 年度）」を実行してきたが、依然として困難な状況は続いている。

地域公共交通は、安全・安心で暮らしやすく、魅力あふれる地域を作り上げるための必須な基盤的サービスであり、また、地域公共交通を維持することは地域にとって最重要課題である。

将来にわたって安全・安心に地域で生活できるようにするために、地域でいかにして公共交通を維持していくか、地域経営の観点から公共交通のあり方を検討すべきである。また、赤字を減少し、戦略的投資を増やすような体質改善や、利便性・維持可能性・生産性を高め、地域や社会システムをさらに暮らしやすくするための公共交通のり・デザイン（再構築）が必要と思われる。

北九州市の市営バスを中心とした公共交通政策の現状および将来の課題に対する対処のあり方を、財務事務の観点から検証し、合規性のみならず効率性、有効性等の観点から検証することは有用であると判断し、特定の事件として選定した。

3. 監査の対象

市営バスを中心とした公共交通施策の所管部署を対象とした。

4. 監査の方法

(1) 監査の視点

監査を行うに当たっては、以下の監査要点を定め、合規性、経済性、効率性、将来を含む有効性等の観点から監査を行った。

- ・市営バス事業の財務事務の執行に係る経済性、効率性、有効性
- ・市営バス事業の経営計画に基づく経営改善の実効性
- ・市営バス事業の継続の実現性
- ・市営バスを中心とした公共交通施策における現状および今後の課題への対応

(2) 実施した監査手続の流れ

① 概要の把握

北九州市の公共交通の現状や計画等の施策の把握と、市営バスの経営の現状、経営計画の把握のため、所管部署へのヒアリング、関係資料の閲覧を行った。

② 監査対象での文書等の査閲、担当者への質問、現地調査

市営バスの財務に関する事務手続、経営計画の実施状況等について、所管部署の担当者への質問および関連する文書の査閲を行い、監査要点について検討した。

また、市営バスの主な路線の貸切バスによる走行と、各営業所の現金管理、固定資産等の実査を行った。

5. 監査の実施期間

令和 6(2024)年 7 月 1 日～令和 7(2025)年 1 月 29 日

なお、詳細は、「第3 監査の結果および監査の結果に添えて提出する意見」の「3. 監査手続の流れ」に記載している。

2. 監査実施者

包括外部監査人 公認会計士 松木 摩耶子

補 助 者 公認会計士 6 名、弁護士 1 名

3. 報告書の構成

第 1 監査の概要(テーマ、選定理由、対象、方法、期間、実施者等)……………1～4

第 2 監査対象の概要

(地域公共交通の概要と課題及び計画)……………5～26

(北九州市営バスの沿革、経営分析、事業経営計画の概要、お買い物バスの現状)…27～74

第 3 監査の結果及び監査の結果に添えて提出する意見……………75～77

第 4 公共交通施策全体に関する意見……………78～84

第 5 監査の結果及び監査の結果に添えて提出する意見……………85～156

4. 報告書の概要

第 1 監査の概要(省略)

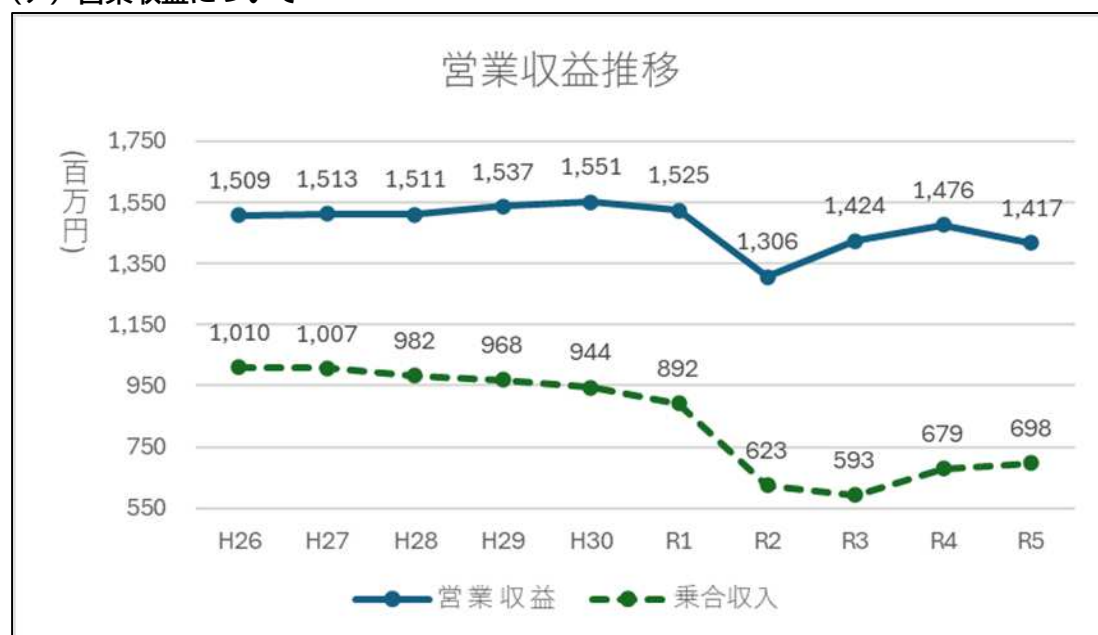
第 2 監査対象の概要

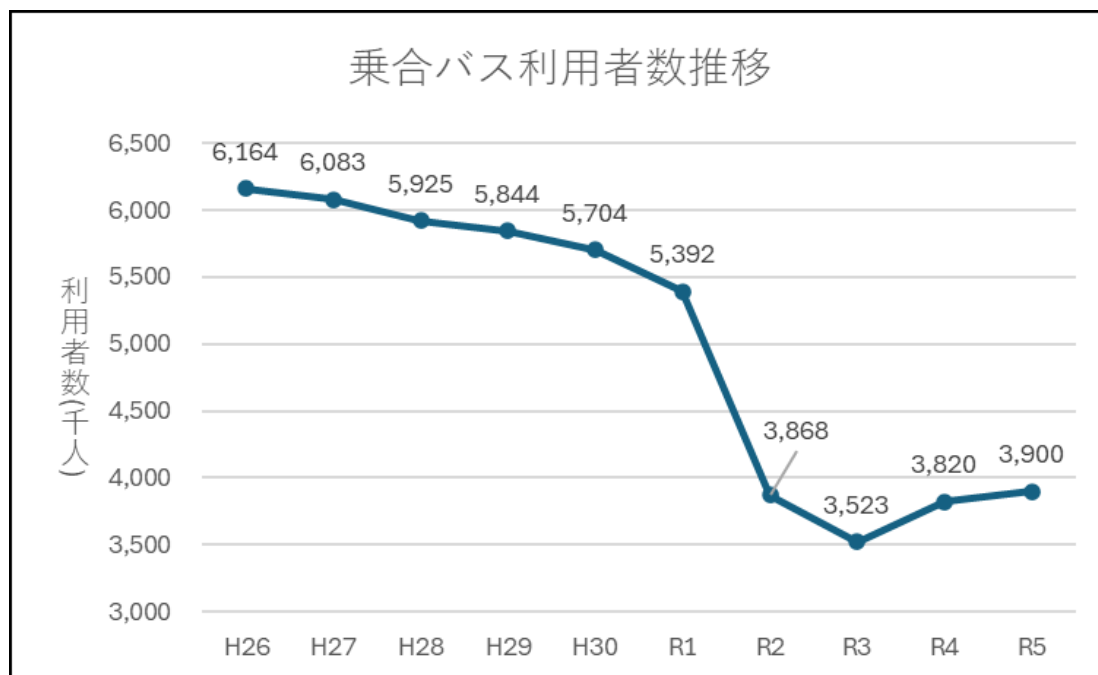
(1)地域公共交通の概要 北九州市環境首都総合交通戦略(北九州市地域公共交通計画)参照

(2)北九州市営バスの経営分析および概要

①過去 10 年間の収支状況(平成 26 年度～令和 5 年度)

(ア) 営業収益について





過去 10 年で乗合バス利用者 616 万人から 390 万人まで減少しており、これに伴い乗合収入は約 3 割の減少となっている。

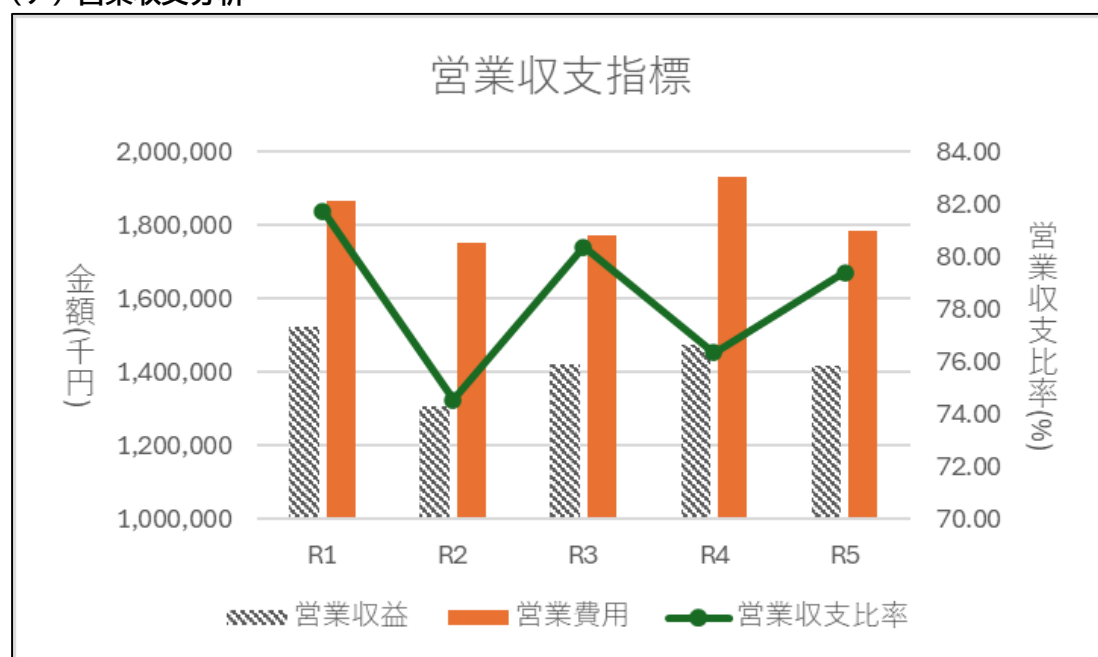
(イ) 営業費用について



過去 10 年で交通局職員の人件費である職員給与費は大きく変動しておらず、それ以外の費用の増加にともなって、営業費用全体としては微増する結果となっている。

②過去5年間の収支状況（令和元年度～令和5年度）

（ア）営業収支分析



営業収支比率は、令和元年度まで 80%を超える水準で推移していたが、令和 2 年度において、新型コロナウイルス感染症拡大の影響から営業収益が著しく減少したことで 75%を下回る状況となった。

営業収益は、新型コロナウイルス感染症の収束にともない回復基調となったものの、乗合収入は新型コロナウイルス感染症拡大前の水準に戻っていない。

また、営業収支比率についても、令和 3 年度にコロナ禍にある交通事業者を支援するために交付された補助金（北九州市公共交通応援事業補助金 96,800 千円）を含む運行補助金 141,488 千円が計上されたことで 80%に回復したが、それ以降は 80%を割っており不安定な状況は継続している。

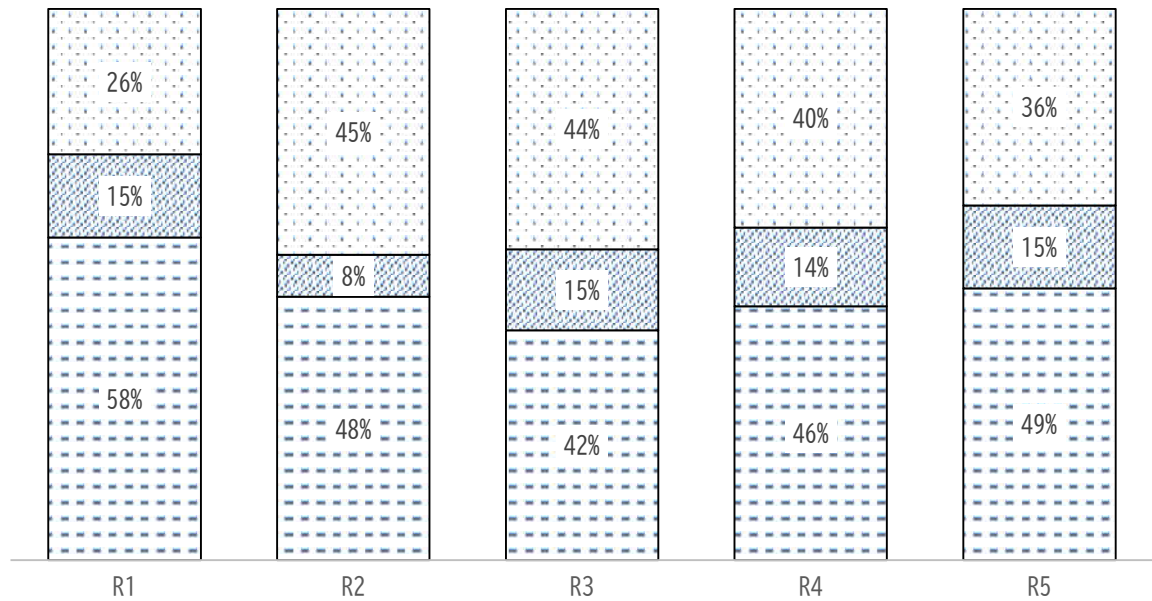
（イ）営業収益分析

（単位：千円）

区分	令和 1 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
営業収益	1,524,893	1,306,474	1,423,784	1,475,905	1,416,801
運送収益	1,122,130	723,220	802,290	890,140	911,164
乗合	891,977	623,404	592,620	679,079	698,012
貸切	230,153	99,816	209,669	211,061	213,153
運送雑収益	374,340	480,341	476,167	525,291	436,570
附帯事業収益	10,884	1,854	3,839	7,030	3,800
補助金	17,539	101,060	141,489	53,443	65,267

営業収益構成比

□乗合 □貸切 □その他



令和元年度まで、営業収益のうち運送収益が70%以上で推移していたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受け令和2年度には、乗合収入および貸切収入ともに大幅に収益減となった。

令和3年度以降、貸切収入は新型コロナウイルス感染症の収束に伴う反動で需要が増加し回復基調となっている。乗合収入も徐々に回復してきたが、金額ベースにおける需要は新型コロナウイルス感染症拡大前の8割程度にとどまっている。

なお、令和5年度と令和4年度を比較すると、乗合収入は約3%増加しているが、営業収益は減少している。これは運送雑収益（受託収入）の減少によるもので、運転者不足の影響が出ている。

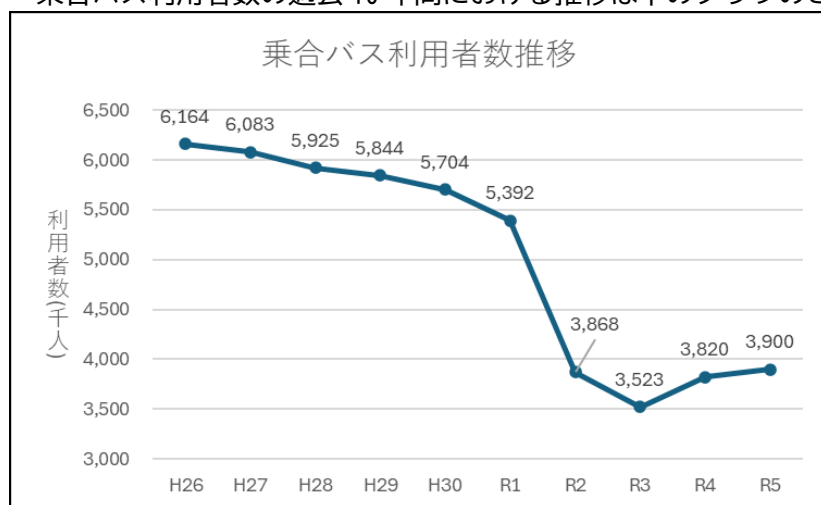
<乗合収入>

乗合収入に関する業務指標は下表のとおりである。

項目	単位	令和1年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
免許路線	km	168.80	190.55	203.15	194.65	194.35
在籍車両数	台	94	95	98	83	88
延使用車両数	台	27,195	25,101	24,155	23,612	23,400
走行キロ数	千 km	4,011	3,586	3,336	3,340	3,100
輸送人員	千人	5,392	3,868	3,523	3,820	3,900

（出所：北九州市交通局決算資料 令和元年度-令和5年度）

乗合バス利用者数の過去 10 年間における推移は下のグラフのとおりとなる。



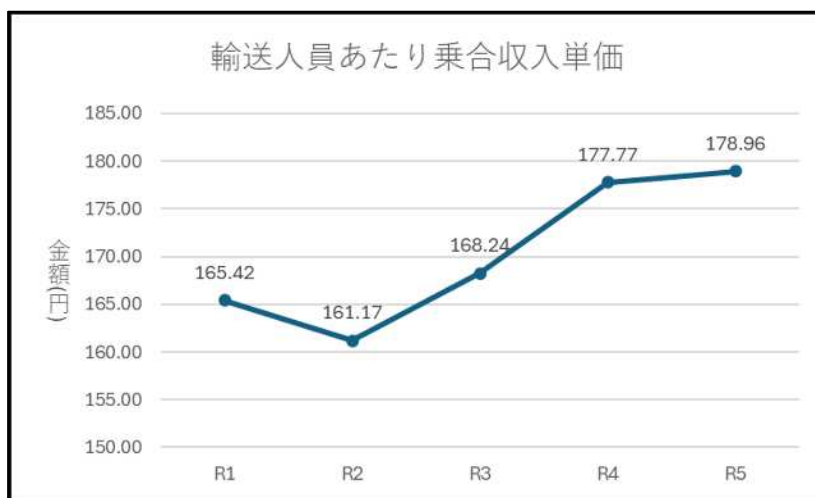
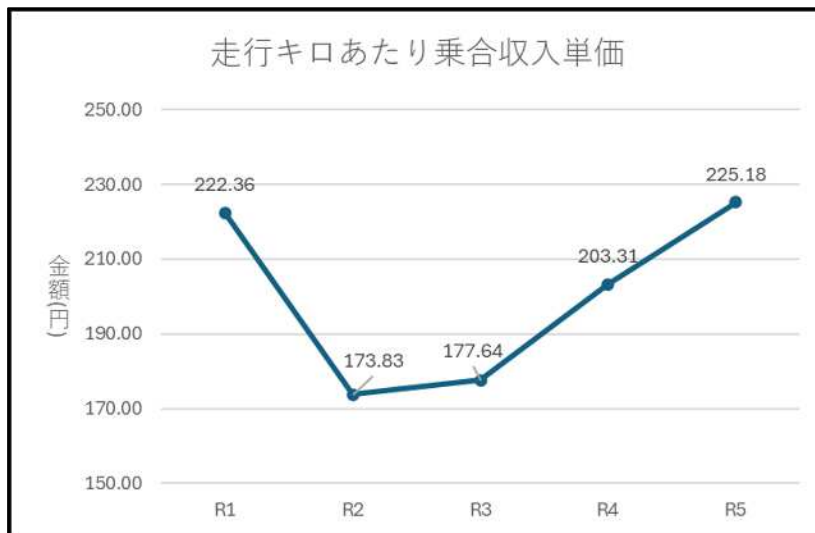
乗合収入の基礎となる乗合バス利用者は、10 年前より緩やかに減少傾向が続いていた。新型コロナウイルス感染症拡大前の年間輸送人員は 500 万人台まで減少していたが、令和 2 年度に新型コロナウイルス感染症拡大による影響から輸送人員数は著しく減少した。

走行キロ数の過去 10 年間における推移は下のグラフのとおりとなる。



令和 2 年度から新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けて便数自体が減便し、さらに系統整理や減便に伴い、その結果として走行キロ数が減少している。

「走行キロあたり乗合収入単価」(＝乗合収入／走行キロ数)、「輸送人員あたり乗合収入単価」(＝乗合収入／輸送人員)の過去 5 年間における推移は下のグラフのとおりとなる。



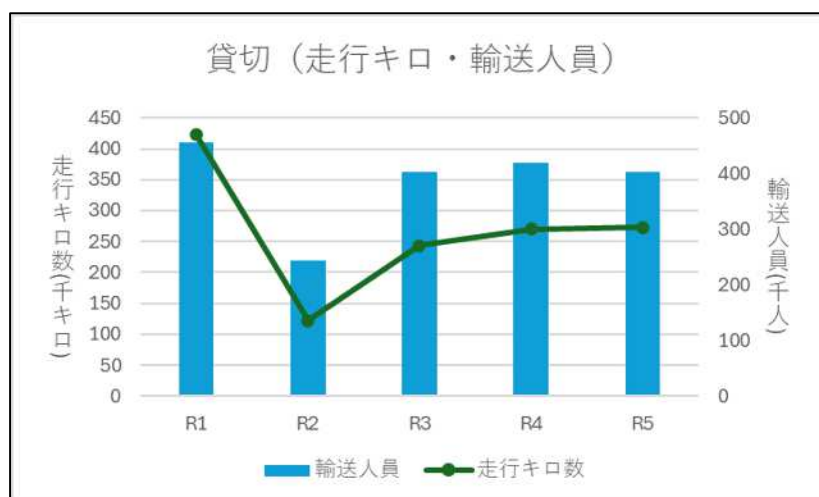
いずれも令和 2 年度の新型コロナウイルス感染症拡大により著しく減少しているが、新型コロナウイルス感染症の収束や、系統整理、および減便等の施策によって収入獲得における効率性は上昇し、単価は新型コロナウイルス感染症拡大前の水準程度まで回復している。

<貸切収入>

貸切収入に関する業務指標は下表のとおりである。

項目	単位	令和 1 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
在籍車両数	台	24	26	28	25	21
延使用車両数	台	4,117	1,602	3,021	3,340	3,260
走行キロ数	千 km	471	135	271	300	303
輸送人員	千人	410	218	363	376	362

(出所：北九州市交通局決算資料 令和元年度-令和 5 年度)



貸切バスについて、新型コロナウイルス感染症の拡大前は年間輸送人員が40万人を上回っていた。

令和2年度に新型コロナウイルス感染症拡大による影響から、乗合バスと同様に輸送人員数、走行キロ数ともに著しく減少している。

令和3年度以降は、輸送人員数は新型コロナウイルス感染症拡大前の9割程度まで回復してきた。しかし、令和5年度の輸送人員数、走行キロ数は、令和4年度から横ばいとなっている。これは運転者不足の影響により、貸切バスの運行に制約が生じており、貸切収入の回復が鈍化したためである。

＜営業費用＞営業費用を区分した各計上額および構成比率は下表となる。

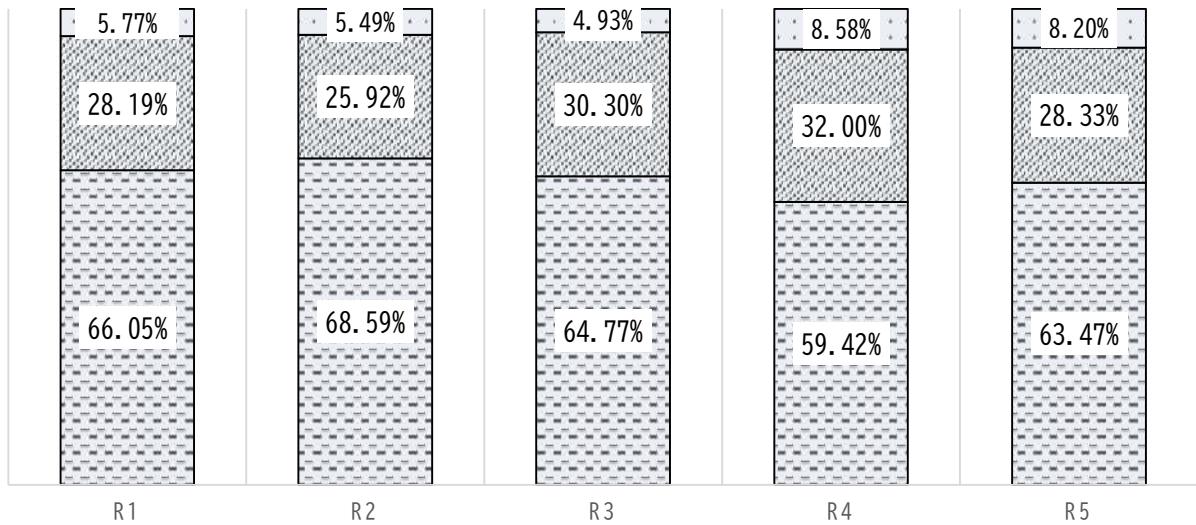
(単位：千円)

区分	令和1年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
営業費用	1,864,974	1,752,226	1,771,162	1,933,115	1,784,427
人件費	1,231,749	1,201,851	1,147,249	1,148,615	1,132,537
減価償却費	107,518	96,183	87,264	165,892	146,297
経費	525,707	454,192	536,649	618,607	505,593
燃料油脂費	158,254	108,417	143,489	160,407	154,265
修繕費	98,354	88,844	88,440	79,074	80,373
使用料および賃借料等	48,177	40,235	52,198	55,038	53,162
委託料	105,653	125,626	134,539	173,933	123,267
固定資産除却費	5,832	1,287	13,004	22,731	9,255
その他	109,436	89,783	104,980	127,424	85,270

(出所：北九州市交通局決算資料 令和元年度-令和5年度)

営業費用構成比

□人件費 □経費 □減価償却費



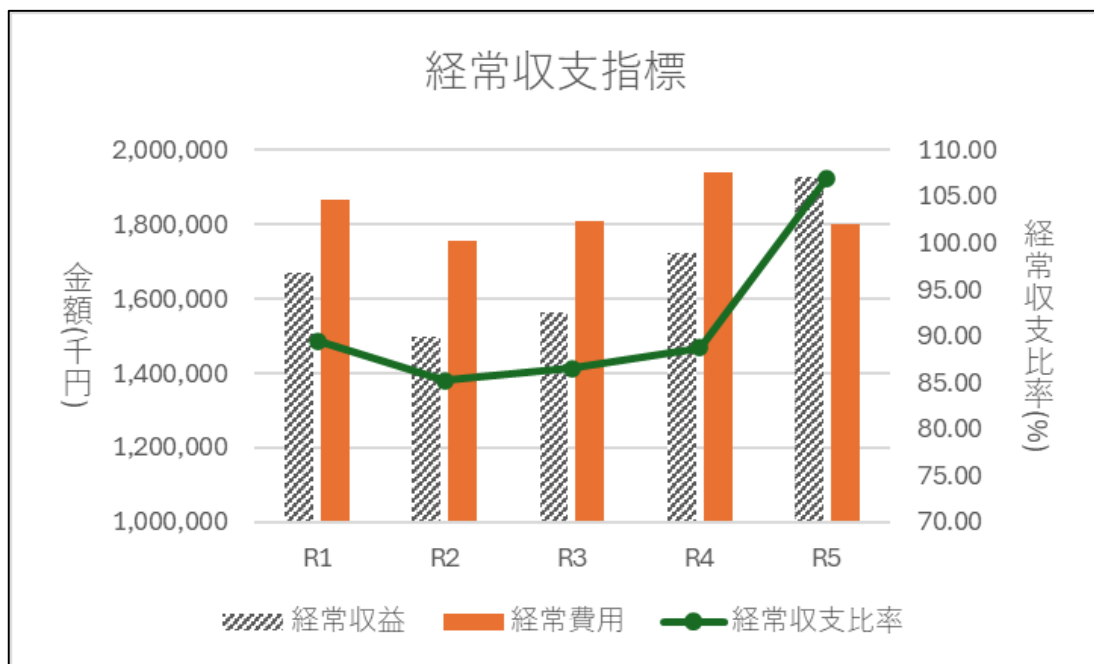
営業費用のうち、人件費が6割超を占めており主な構成要素となっている。

また、経費は3割弱を占めているが、そのうち燃料油脂費や委託料が大きな割合を占める。

なお、燃料油脂費については、令和5年度を令和元年度と比較すると、乗合および貸切の走行キロ数が約76%であることに対し、燃料油脂費の金額は約97%で減少しておらず、石油価格高騰の影響が出ている。

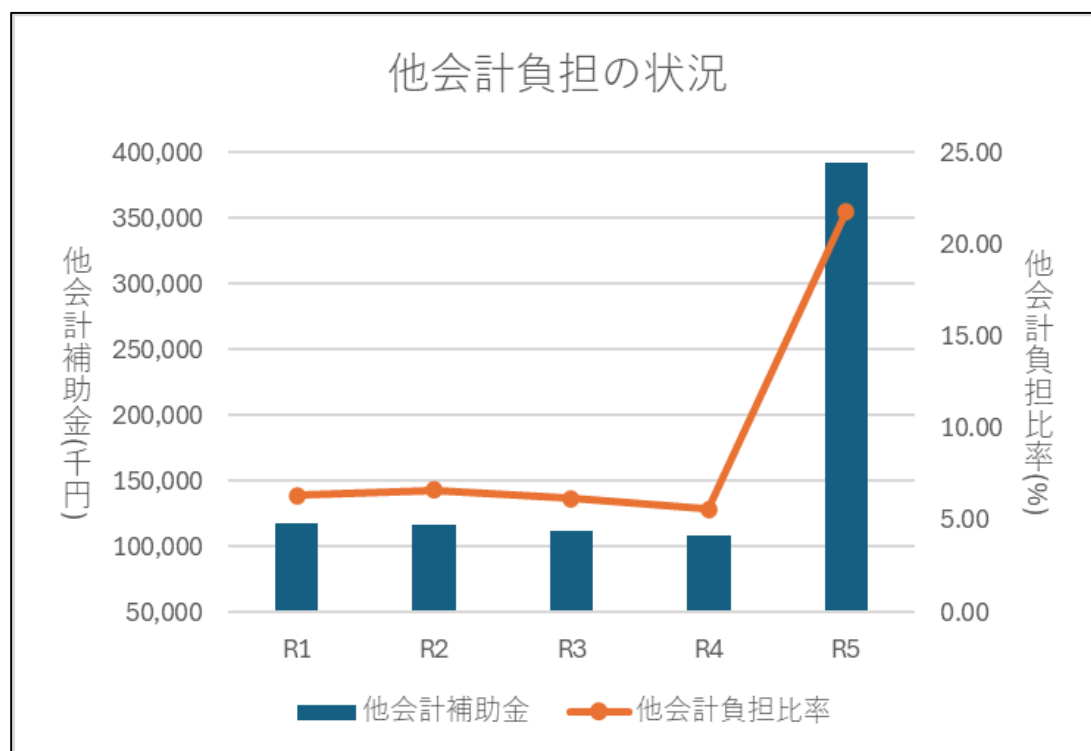
減価償却費は、全国公共交通ICカードの導入に係る償却資産増加により令和4年度から計上額が増加しており、サービス向上のための投資に伴う費用の増加となっている。

(ウ) 経常収支比率分析



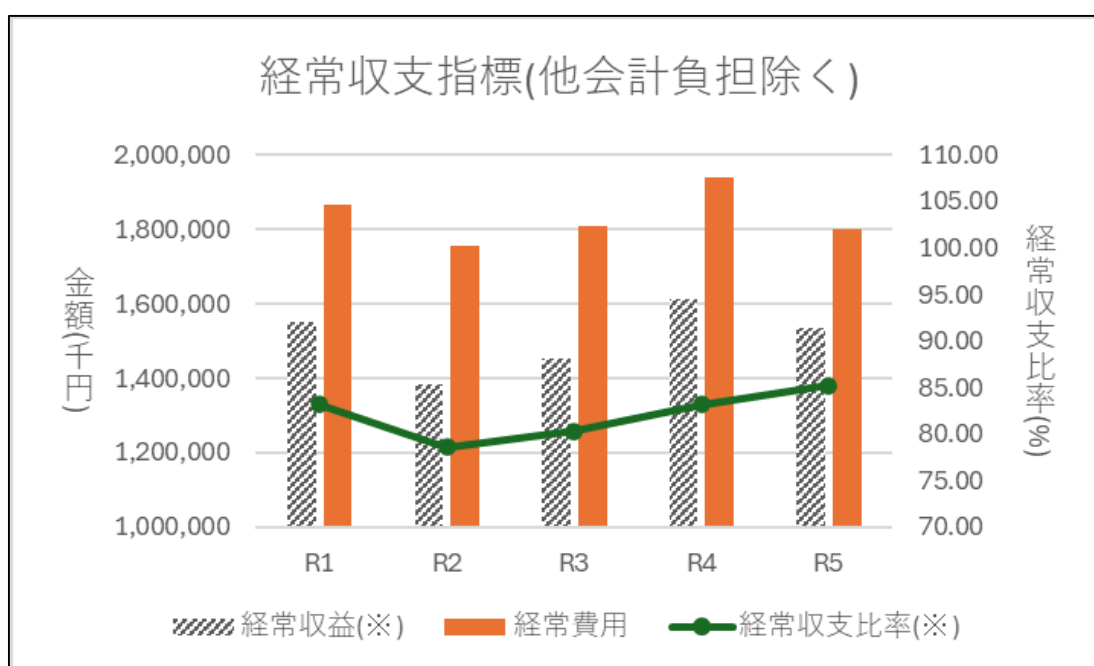
経常収支比率は令和4年度まで85%~90%内の水準で推移しており100%を下回っていたが、令和5年度においては他会計補助金の増額により経常収支比率が100%を上回った。

(工) 他会計負担比率分析



他会計補助金は、継続して 1 億円程度を収益計上しており、経常費用と他会計補助金との比較による他会計負担比率は 5%～6%を推移していた。

ただし、年々、欠損金が積み重なっている状況であり、資本合計額も減少していることから令和 5 年度において交通事業会計経営支援補助金として 3 億円増額した他会計補助金を収益計上している。



他会計補助金を除いた経常収益は、営業収益と同様に令和 2 年度において著しく減少し、その後回復基調となつてはいる。ただし、80%弱まで低下した経常収支比率は、令和 5 年度においても

85%程度までしか上昇しておらず、他会計補助金を計上しない場合厳しい経営状況が継続していることがうかがえる。

③ 過去 5 年間の安全性分析

(ア) 流動比率分析

項目	令和 1 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
流動比率	329%	278%	250%	145%	222%

過去 5 年間の推移をみると、流動比率はすべて 100%以上であるため短期的な支払能力に問題がないと考えられる。しかし、令和元年度から流動比率は低下傾向にあり、当該低下の要因は現金預金の減少によるところが大きい（令和元年度 1,301 百万円→令和 5 年度 495 百万円）。

また、令和 4 年度に一時的に大きく低下しているのは、未払金の増加による影響と考えられるが、令和 5 年度には解消され流動比率が改善されている。今後も継続して流動比率の低下が続く場合、債務不履行リスクが高まるため、収支改善によって流動比率の安定的な維持が求められる。

(イ) 固定長期適合率分析

項目	令和 1 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
固定長期適合率	68%	71%	89%	104%	92%

過去 5 年間の推移をみると、令和元年度及び令和 2 年度と低い水準を保っていたが、令和 3 年度に 89%に上昇している。

令和 4 年度には、固定長期適合率が 104%に達しており、これは長期的な資金によって固定資産が十分に賄われていないことを示している。この増加には、赤字による資本減少が影響している。

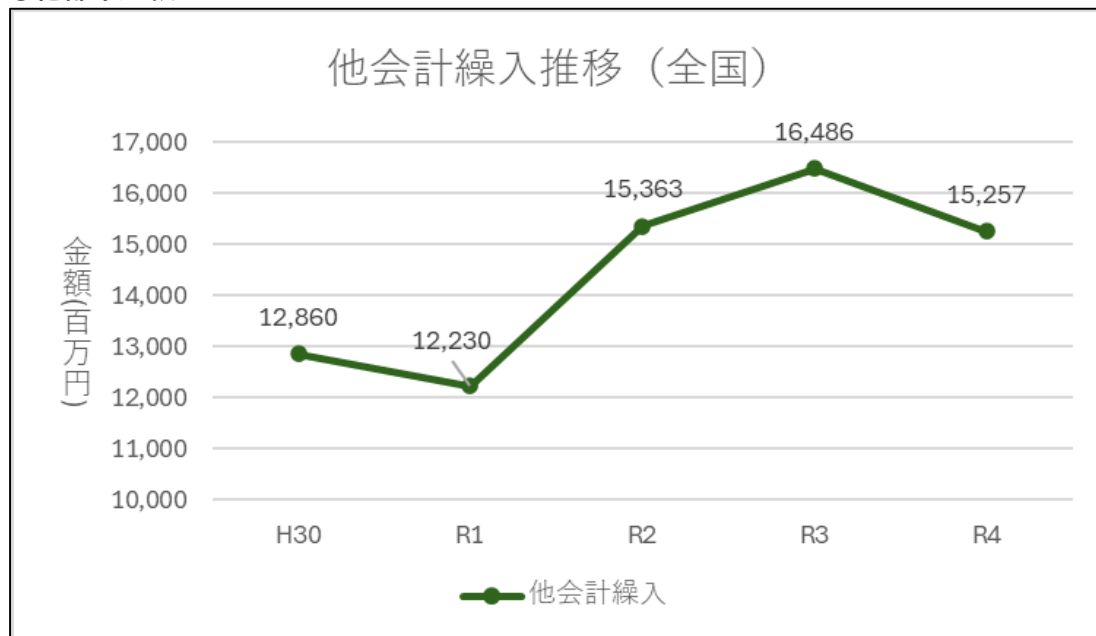
令和 5 年度には 92%に低下し、100%以下となっているが、これは他会計補助金を受け入れたことにより長期資金が強化されたことによるものであると考えられる。

(ウ) 自己資本比率

項目	令和 1 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
自己資本比率	50%	50%	40%	35%	42%

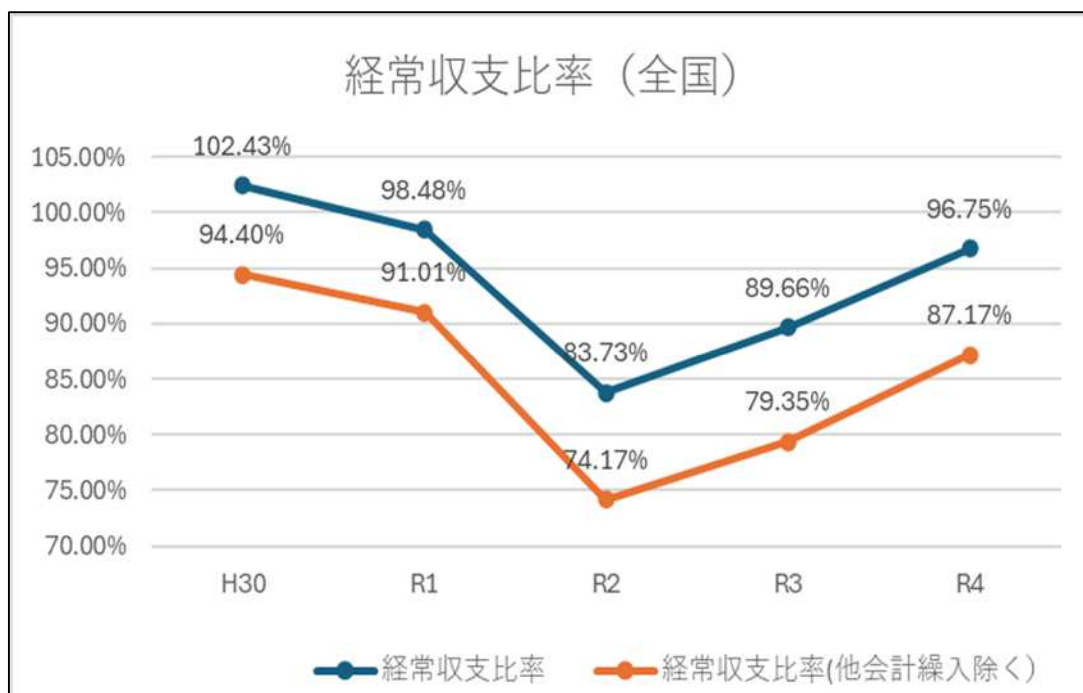
過去 5 年間の推移をみると、令和 3 年度及び令和 4 年度にかけて大幅に低下しており、これは赤字による自己資本の減少が要因と考えられる。令和 5 年度には他会計補助金の受け入れにより経常損益が黒字化し、自己資本比率が改善している。

④他都市比較



全国的な新型コロナウイルス感染症の流行に伴う業績悪化に伴い、令和 2 年度以降 150～160 億円程度の他会計繰入で推移しているが、それ以前にも 120～130 億円程度で推移をしている。

経常収支比率と、他会計繰入を除いた場合の経常収支比率について、令和 4 年までの直近 5 年間の推移は下図となっている。



他会計繰入を除いた場合の経常収支比率は、通常の経常収支比率と比較し令和 2 年度以降 9.5～10 ポイント下がった位置で推移しており、公共交通は他会計繰入に依拠する割合が相当程度に高く厳しい状況にあると考えられる。

⑤ 事業別損益

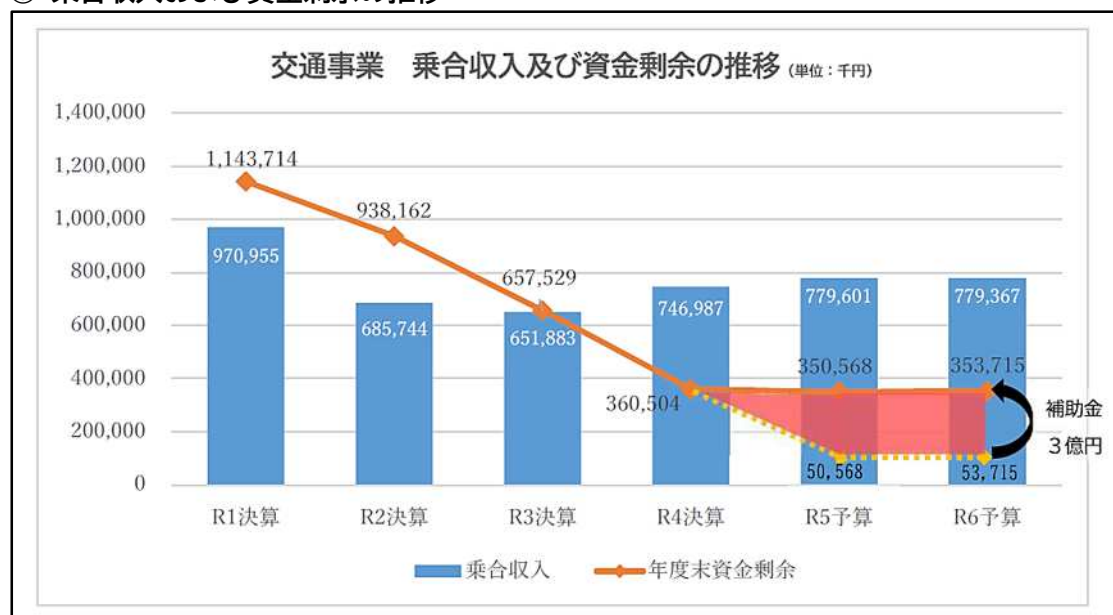
事業別損益配分表（税抜・千円単位）

令和 5 年度

項目	全事業 (決算額)	一般乗合	一般貸切	特定	その他受託				
						芦屋タウン	科学館	消防局	災害派遣・その他受託
営業収益	1,416,802	783,239	221,433	330,192	81,938	62,366	8,382	4,340	6,850
└運送収益	911,165	698,012	213,153	0	0	0	0	0	0
└運送雑収益等	505,637	85,227	8,280	330,192	81,938	62,366	8,382	4,340	6,850
└運送雑収益	436,570	19,481	4,959	330,192	81,938	62,366	8,382	4,340	6,850
└受託収入	411,012	0	248	328,826	81,938	62,366	8,382	4,340	6,850
└広告料	22,034	19,226	1,442	1,366	0	0	0	0	0
└その他	3,524	255	3,269	0	0	0	0	0	0
└附帯事業収益	3,800	479	3,321	0	0	0	0	0	0
└運行補助金	65,267	65,267	0	0	0	0	0	0	0
営業費用	1,784,426	1,209,323	182,482	309,790	82,831	70,667	4,751	3,765	3,648
営業損益	▲ 367,624	▲ 426,084	38,951	20,402	▲ 893	▲ 8,301	3,631	575	3,202
(営業損益比率)	79.4%	64.8%	121.3%	106.6%	98.9%	88.3%	176.4%	115.3%	187.8%
営業外収益	509,033	312,560	68,911	102,202	25,360	19,304	2,595	1,344	2,117
└他会計補助金等	392,069	247,890	50,391	75,142	18,646	14,193	1,908	988	1,557
└長期前受金戻入	76,905	42,515	12,020	17,923	4,447	3,385	455	236	371
└雑収益	40,059	22,155	6,500	9,137	2,267	1,726	232	120	189
経常収益	1,925,835	1,095,799	290,344	432,394	107,298	81,670	10,977	5,684	8,967
営業外費用	15,470	10,493	1,506	2,754	717	620	39	30	28
経常費用	1,799,896	1,219,816	183,988	312,544	83,548	71,287	4,790	3,795	3,676
経常損益	125,939	▲ 124,017	106,356	119,850	23,750	10,383	6,187	1,889	5,291
(経常損益比率)	107.0%	89.8%	157.8%	138.3%	128.4%	114.6%	229.2%	149.8%	243.9%
特別利益	0	0	0	0	0	0	0	0	0
収益合計	1,925,835	1,095,799	290,344	432,394	107,298	81,670	10,977	5,684	8,967
特別損失	0	0	0	0	0	0	0	0	0
費用合計	1,799,896	1,219,816	183,988	312,544	83,548	71,287	4,790	3,795	3,676
損益	125,939	▲ 124,017	106,356	119,850	23,750	10,383	6,187	1,889	5,291
(損益比率)	107.0%	89.8%	157.8%	138.3%	128.4%	114.6%	229.2%	149.8%	243.9%

(出所：北九州市交通局提供資料)

⑥ 乗合収入および資金剰余の推移

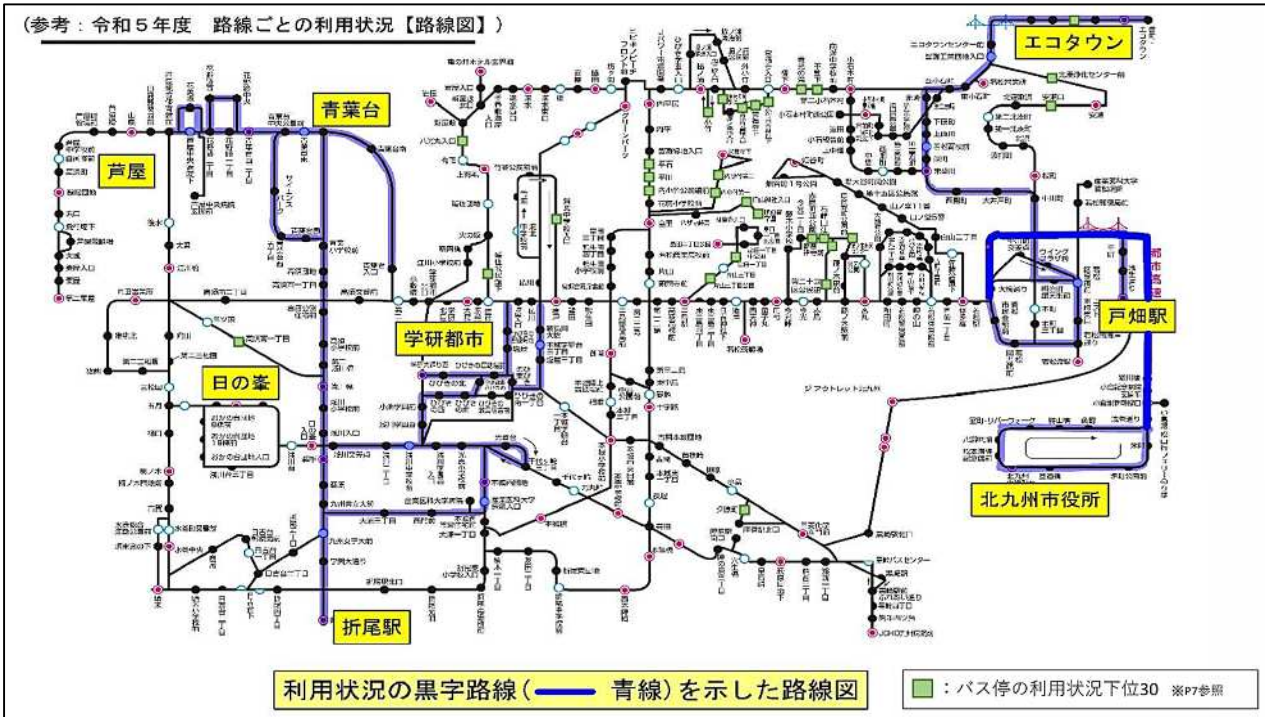


(出所：令和 6 年 8 月 8 日交通局公表「交通政策について（市営バス事業の状況、ダイヤ改正の実地等について）」)

3 年超に及ぶ新型コロナウイルス感染症の流行の中で、乗客数および運賃収入は令和 2 年度に大きく減少した。令和 5 年度においては、新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置づけが

「5 類感染症」に変更されたこと等に伴い、乗客数は徐々に回復しつつあるものの、新型コロナウイルス感染症の拡大前の令和元年度と比較すると、乗合収入が約 2 割減のままで、コロナ禍前の水準まで回復せずに推移している。

⑦ 路線別の利用状況



(出所：北九州市営バス事業あり方・役割検討会議（第 1 回）資料)

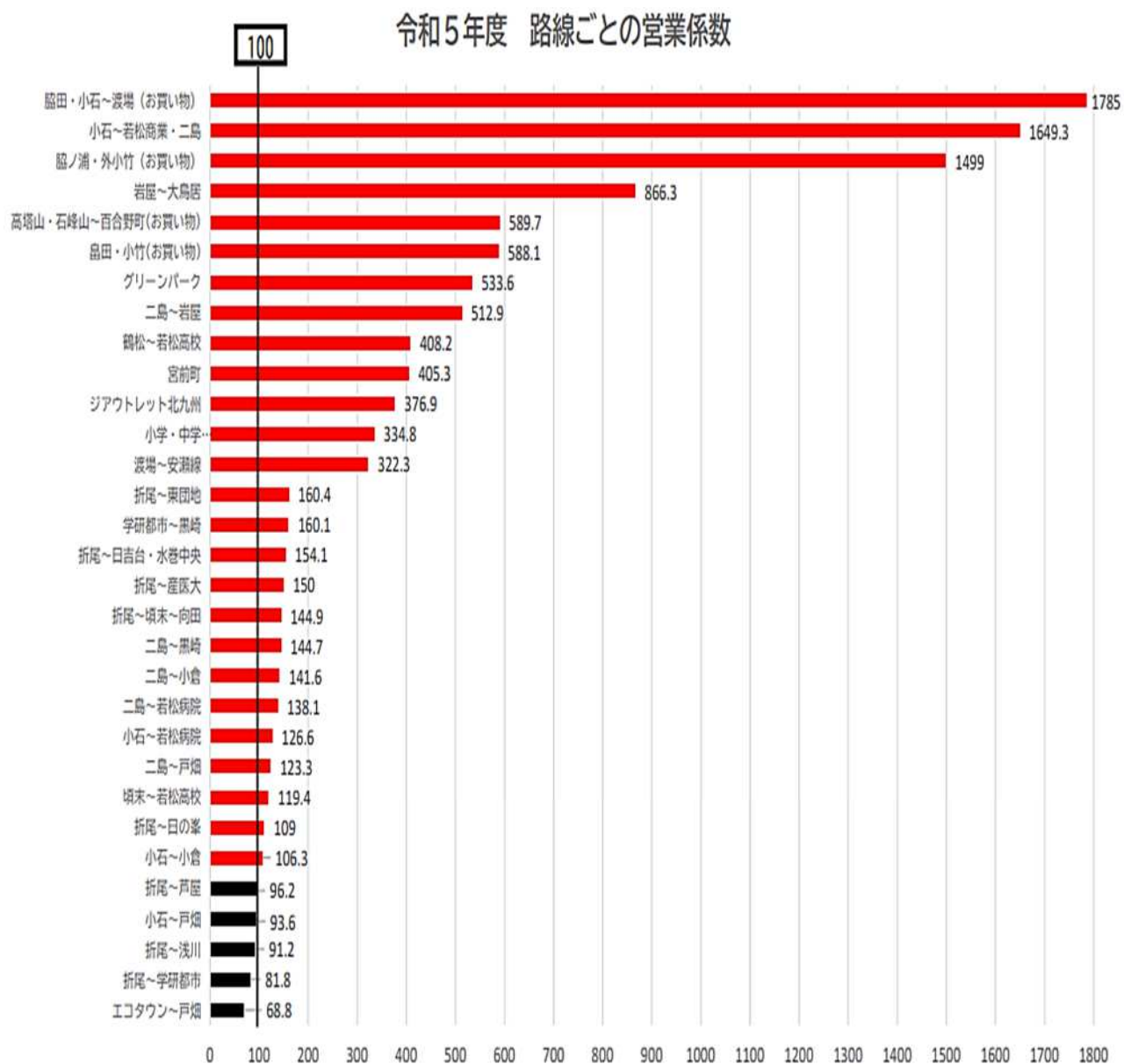
⑧ 乗合バスの系統別の営業係数

営業係数とは、100 円の収入を得るためにかかる費用である。（下表の営業係数欄が 100 未満なら黒字、100 を越えれば赤字）

乗合バス全体の現状

令和 5 年度は、乗合バス全体として、100 円の収入を得るために約 123 円の費用を要している状況である。（令和 4 年度：約 132 円）

項目	令和 4 年度	令和 5 年度
黒字系統数	13 系統 (16.0%)	14 系統 (18.4%)
赤字系統数	68 系統 (84.0%)	62 系統 (81.6%)



（出所：令和6年12月12日「北九州市営バス事業あり方・役割検討会議（第2回）資料集P2」）

⑨ 運賃の状況

年月日	市営バス	西鉄バス
平成元年4月1日	消費税導入。消費税率3%	
平成元年5月8日	改定率：9.5% 初乗料金：140→150円	改定率：6.0% 初乗運賃：140→150円
平成3年12月1日		改定率：7.2% 初乗運賃：150→160円
平成4年11月1日	改定率：5.1% 初乗運賃：150→160円	
平成6年3月1日		改定率：8.6% 初乗運賃：160→170円

年月日	市営バス	西鉄バス
平成 7 年 8 月 16 日	改定率：9.4% 初乗運賃：160→170 円	
平成 9 年 4 月 1 日	17 年間 据え置き	消費税率 3%→5%
平成 10 年 8 月 1 日		改定率：7.8% 初乗運賃：170→180 円
平成 24 年 4 月 1 日	改定率：10.3% 初乗運賃：170→180 円	
平成 26 年 4 月 1 日	改定率：2.854% 初乗運賃：180→190 円	消費税率 5%→8% 改定率：2.765% 初乗運賃：180→190 円
令和元年 10 月 1 日	改定率：1.6% 初乗運賃：190→190 円	消費税率 8%→10% 改定率：1.9% 初乗運賃：190→200 円
令和 6 年 1 月 20 日		改定率：1.9% 初乗運賃：200→230 円

⑩ 運転者不足の現状

運転者不足は、第 1 次経営計画からの問題であった。令和 6 年 4 月以降、貸切バス事業を一部制限し乗合バス事業に人員を振り分ける、他社へ貸切バス業務を依頼する、運行管理部門の免許保有職員による応援勤務の実施、また、年度途中でのバス運転者（正規職員）の緊急採用等で対応していた。しかし、物流・運送業界においても労働基準法における残業時間の上限規制が適用されることにより、運転者の休日出勤等によって対応していることが、法令上の上限を超過する恐れが生じた。

具体的には、令和 6 年 8 月 1 日時点で、運行に際して運転者 171 名必要であるにもかかわらず、15.2%の 26 名が欠員という深刻な運転者不足となっていた。令和 6 年 9 月以降、人員不足にともなう減便を実施せざるをえない状況となったが、それにともない 10 名（6.3%）の欠員状況にまで減少させることとなった。

しかし、現在の年齢構成をみるに運転者の高齢化は進行しており、また、今後退職者の増加が発生していくことを鑑みると、今後も運転者不足はより深刻な問題となっている。

⑪ 第3次北九州市営バス事業経営計画

取組の3つの柱	具体的な取組内容
安全で安定した交通サービスの提供	(1) 人材の確保・育成 ア 運転者の確保 イ 運転者・運行管理者の育成 (2) 安全な運行を確保するための運行体制の整備 ア 職員の健康管理の徹底 イ バス車両の整備 ウ 「AIを活用した高齢ドライバー見守りシステム」の構築 (3) 効率的な乗合バスの運行
誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供	(1) 便利で利用しやすいサービスの提供 ア 利用者に分かりやすい案内情報の充実 イ 全国で相互利用可能なICカードの導入 ウ モバイル乗車券の利用促進 エ お客様ニーズを踏まえたサービスの向上 オ 快適な利用環境の整備 (2) 誰もが安心して移動できるサービスの提供 ア 高台地区等における「お買い物バス」の運行 イ 「ふれあい定期」の利用推進 ウ 妊婦さんの運賃割引制度の継続 エ 「福祉優待乗車証制度」の継続 オ 新型コロナウイルス感染防止対策の徹底
経営基盤の強化	(1) 抜本的な運行系統の整理（幹線と支線） (2) 収入の確保 ア 乗合収入の確保 ◆ モビリティ・マネジメントを通じた乗合バスの利用促進 ◆ 全国で相互利用可能なICカードを活用した利用促進 ◆ モバイル乗車券を活用した企画乗車券の販売促進（再掲） ◆ 市の施策との連携 イ 附帯事業の増収 ◆ 貸切バス事業、受託事業 ◆ 広告事業 (3) 継続的な業務改善 ア エコドライブの推進 イ 経常的な経費の削減

(収支計画)

(単位：百万円・税込)

		令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度
収益的 収支	収益的收入 (A)	1,907	2,007	1,975	1,957	1,933
	営業収益	1,762	1,771	1,762	1,762	1,751
	うち 乗合収入	920	911	893	875	857
	うち 貸切収入	273	276	279	282	285
	うち 受託収入	457	472	478	493	497
	営業外収益	145	236	213	195	182
	うち 他会計補助金	118	118	118	118	118
	収益的支出 (B)	1,834	1,929	1,905	1,894	1,879
	営業費用	1,732	1,825	1,802	1,790	1,776
	うち 職員給与費	1,126	1,130	1,130	1,134	1,134
	うち 減価償却費	84	167	144	127	113
	営業外費用	102	104	103	104	103
	収支差引 (A - B)	73	78	70	63	54
資金的 収支	資本的收入 (C)	397	34	34	34	34
	うち 企業債	30	30	30	30	30
	資本的支出 (D)	484	112	90	90	90
	うち 建設改良費	413	60	60	60	60
	うち 企業債償還金	71	52	30	30	30
	収支差引 (C - D) = (E)	△ 87	△ 78	△ 56	△ 56	△ 56
	補てん財源 (F)	92	40	121	75	87
	単年度実質資金収支 (E + F)	5	△ 38	65	19	31
	資金剰余	997	959	1,024	1,043	1,074

⑫ 第3次北九州市営バス事業経営計画の進捗状況

《交通事業会計の決算》

(単位・百万円)

	令和3年度		令和4年度		令和5年度	
	3次計画	決算	3次計画	決算	3次計画	決算
収益的収入	1,907	1,694	2,007	1,865	1,975	2,063
営業収益	1,762	1,552	1,771	1,618	1,762	1,552
うち乗合収入	920	652	911	747	893	767
収益的支出	1,834	1,885	1,929	2,063	1,905	1,910
営業費用	1,732	1,803	1,825	1,968	1,802	1,815
収支	73	▲191	78	▲198	70	+153

経営支援補助金
3億円含む

(出所：北九州市営バス事業あり方・役割検討会議（第1回）資料)

令和5(2023)年度に収益的収支は赤字から黒字に転換して計画値より83百万円増の153百万円の資金収支残高となった。しかし、第3次北九州市営バス事業経営計画全体の計画値と実績は大幅に乖離している状況が続いている。

検討会議では、第3次計画に対して下記のように検証している。

「安全で安定した交通サービスの提供」「誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供」「経営基盤の強化」を図ってきた。そのような中、「バス運転者の労働時間等の改善基準告示」が改正され、バス運転者の拘束時間の短縮、休息時間の拡大(2024 問題)のため、人手不足がさらに助長された。また、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症が5類に移行したが、バス需要は令和元年度の水準まで回復していない状況であり、市営バス事業の財務状況は依然厳しい状況にある。

この状況を改善するためには、令和3年度から実施してきた各種取組を継続していくとともに、適宜、強化・見直し策を検討していく必要がある。そのため、次期計画においては、

- ・運転者確保策 (方向性) 処遇改善、勤務体制の整備など
- ・運行形態(車両の小型化等) (方向性) 新規運行補助の獲得、経常的な経費の削減
- ・効果的な路線のあり方 (方向性) 利便性の維持と経費削減、新たな交通体系の導入
- ・運賃体系(運賃、定期、企画券)の見直し (方向性) 持続可能な経営基盤の構築
- ・利用者サービス向上策 (方向性) 更なる輸送人員の確保

を新たな取組として検討していく必要がある。

⑬ 「お買い物バス」の現状

(1) 「お買い物バス」の概要

大型バスが運行できない高台地区にお住まいの方々の買い物や病院に行くための「生活の足」を確保することを目的として、10人乗り小型車両にて、令和2(2020)年10月から「お買い物バス」の運行を開始している。

北九州市交通局は、「お買い物バス」の運行について、おでかけ交通事業に関する協定を北九州市と締結して、バスの運行に要する費用の一部について、助成を受けている。

なお、おでかけ交通事業とは、バス路線廃止地区などの公共交通空白地域において、地域住民の生活交通を確保するため、採算性の確保を前提として、地域住民、交通事業者、北九州市がそれぞれの役割分担の下で連携して、ジャンボタクシー等を運行するものである。

お買い物バスの収支状況

令和5年度の利用状況と営業係数(営業係数とは、100円の収入を得るためにかかる費用)を確認すると、下表のようにすべての路線で大幅な赤字であり、1便当たりの利用者数も平均して2人と非常に少ない状況である。

	番号	路線名	利用者数 (人)	1便当たりの 利用者数 (人)	① 収入 (円)	② 直接経費 (377円/1km)	収支 (円)	営業係数 (②÷①×100)
17 お買い物	23	高塔山・石峰山～若松病院線	2,328	3	452,849	3,686,155	▲3,233,306.1	814.0
			1,602	3	315,019	1,250,660	▲935,641.2	397.0
			2,711	2	541,161	2,501,320	▲1,960,158.9	462.2
			1,674	1	333,043	3,247,327	▲2,914,284.6	975.0
			2,465	4	494,596	1,360,367	▲865,771.0	275.0
			274	1	54,825	658,242	▲603,417.4	1,200.6
		畠田・小竹～二島線	1,241	2	249,531	1,689,488	▲1,439,957.1	677.1
			604	2	127,368	906,911	▲779,543.7	712.0
		脇ノ浦・外小竹～若松病院線	940	2	181,079	906,911	▲725,831.9	500.8
			205	1	43,332	752,115	▲708,783.3	1,735.7
		宮前町～若松病院線	257	1	57,974	766,441	▲708,467.3	1,322.0
			1,067	3	212,054	859,560	▲647,505.9	405.3
計			15,369	2	3,062,828	18,585,497	▲15,522,668.4	606.8

(出所：北九州市交通局 「系統別収支【R5 年間】」より一部抜粋)

第3 監査の結果および監査の結果に添えて提出する意見

(1) 所管部署別の監査の結果(指摘)および意見の件数

監査の結果(指摘)および意見の件数は次のとおりである。

【所管課別の監査の結果(指摘)および意見の件数】

対象所管部署	結果	意見
交通局	12 件	14 件

※ 予備調査対象の都市戦略局都市交通政策課への意見が別途 1 件あり

(2) 所管部署別の監査の結果(指摘)および意見の項目

【所管部署別の監査の結果(指摘)および意見の項目】

所管部署、結果および意見の項目	
交通局	
結果	固定資産台帳の情報更新
	登記内容の情報更新
	固定資産の実査の未実施
	固定資産の除却漏れ
	固定資産の取得原価の範囲の明確化
	保証金証書の記載内容の変更漏れ
	領収書管理の不備
	実地棚卸立会者の確認証跡の不備
	折尾案内所の敷金処理の不備
	リサイクル料金の資産計上漏れ
	財務会計システムのユーザー管理の不備
	ミニチュアカーの在庫計上漏れ
意見	運転者不足への対応
	バス需要の減少傾向への対応
	市営バス事業の財政状況の悪化への対応

所管部署、結果および意見の項目	
意見	備品の管理の様式と運用方法の統一化
	固定資産の減価償却開始時期の検討
	減損の兆候の判定
	電話回線の使用状況の確認作業
	その他引当金の取り崩し
	実地棚卸の記録方法
	古い乗車券の管理について
	退職給付引当金計算時の除算期間の反映
	賞与引当金の算定基礎金額の対象年度の適切性
	賞与引当金の計算根拠の適切性
	経理人材の体制構築と異動時期の適切性
都市戦略局 都市交通政策課	
意見	北九州市環境首都総合戦略(北九州市地域公共交通計画)について

第4 公共交通施策全体に関する意見

1. 交通局における今後の対応

(1) 交通局（市営バス）の使命と現状の課題

交通局（市営バス）は、

「市民の幸せを運ぶバス」という基本理念の下、

- 1 「市民の生活の足」を守り続けること
- 2 市の施策と連携しながら、災害、新型コロナウイルスや大型イベント開催時の搬送（輸送）において、中心的な役割を担うことを使命とする。

地方公営企業法第3条（経営の基本原則）では、「地方公営企業は、常に企業の経済性を発揮するとともに、その本来の目的である公共の福祉を増進するように運営されなければならない。」とあり、それに則って、「今後も市民の生活の足を守り続けていくための、経営分析を行ったうえで、「持続可能な交通事業の構築に向けたアップデート（経営改善）」する必要」があるとしている。

現状の課題は以下の3つに集約されている。

- ①運転者不足
- ②バス需要の減少傾向
- ③市営バス事業の財政状況の悪化

①【運転者不足への対応－意見】

経営分析（営業収益分析）で述べたが、運転者不足により、貸切バス、受託バスの運行に制約が生じており、「乗合バスの売上減を貸切バスや受託バスで補う」これまでの収益のスキーム維持が困難という意味で、市営バス事業の根幹にかかわる課題として顕在化している。

今後いかにして運転者を確保していくのかについては、処遇改善や勤務体制の整備など、「北九州市営バス事業あり方・役割検討会議」にて、具体的に方向性を検討していくものと考えられる。

昨今の処遇改善で給与水準をアップすることは重要であるが、それでも他業種、また同業他社との比較においては見劣りすると予想される。単に給与水準だけでなく、勤務形態を柔軟にし、希望に沿う勤務ができる組織づくりも望まれる。

運転者の勤務時間や休憩時間を管理し、バス運行の安全性を確保する運行管理者は、シフト作成の複雑さのため、勤務実態の把握や給与計算への反映に手間がかかると思われるが、例えば、運行記録の登録や、走行距離の把握、労務管理のデータ集計など、車両管理ソフトを導入することで、希望に沿うような運行管理を可能とする等、DX化を活用しながら採用の多様化を可能とすることも考えられる。そのための投資も含め総合的な検討が必要であろう。

②【バス需要の減少傾向への対応－意見】

周辺人口の減少とバス需要の減少傾向に歯止めがかかっていない。

しかし、利用者目線での需要を把握しているのか、再度見直すことも必要であると思われる。

「北九州市営バス事業あり方・役割検討会議」第1回において、「バス路線網が数十年単位で変わっていないこと自体が異例であり、需要の把握が行き切れていないのではないか」との提言があった。

需要の把握のためのデータの分析は極めて重要である。

例えば、交通系ICカードによる鉄道やバスの運賃決済が導入されたが、その決済記録として、交通を利用した日時や時刻、路線、乗車・降車場所、大人／子供、運賃、券種（都度払い、定期券など）が記録されている。このデータをさらに分析すれば、公共交通の需要特性を把握できる。これらをバス路線網の見直しや今後の運賃決定、需要の喚起にもつなげられると考える。

今までほとんど行えていなかったデータ分析が可能となった契機は、nimocaを導入したことでデータを確保できるようになったからであると考えられる。今まで分析できるようなデータ自体を十分に持ち合わせていなかったことからすると、今後の打ち手は、データを基礎として対策を検討できることになるため、今後の分析およびそれに係る対応には期待したい。なお、nimoca等のデータを分析するとともに、さらに最近であれば、人々の移動全体をとらえる携帯電話の空間統計データや決済データを組み合わせると目的地側の移動需要をとらえることもできる可能性が

ある。いろいろな分析を組み合わせ、需要の把握と対応策を検討することが望まれる。

また、交通需要の変化は、市の街づくりや政策の在り方で大きく変化する。今後の市政のありかた次第で市全体、若松区の交通需要は変わる。市民・区民が満足感を得られるような交通需要を作り出していくのも政策のひとつであろう。より利用のしやすい公共交通ネットワークを生み出していくのは北九州市全体での政策であろうが、地域の足を守ることに加え、例えば、若松区における企業の立地を念頭に、通勤需要への対応による営業係数の良好な路線の運行や、若松区での観光振興の取組みによる交通需要への対応など、関係部局との連携も含めて交通事業者の立場で提言していけば、ひいてはそれが北九州市の付加価値を高め、北九州プライドを醸成させていくことになると思われるため、効果的な提言が望まれる。

③【市営バス事業の財政状況の悪化への対応－意見】

財政状況の悪化は、乗合バス事業部門の赤字が主な原因である。乗合バスにおける収入増加は基本的に運賃のアップと乗客数の増加しかない。

今後運賃体系の見直しは、「北九州市営バス事業あり方・役割検討会議」等にて検討されるものであるが、運賃体系の今までの推移を確認したところ、近隣他社と比較しても低く抑えられている。

昨今の物価上昇の局面において、燃料費の高騰や、処遇改善の影響、安全・環境やサービス向上への投資などの要因からくる経費の増加は、企業努力による経費削減だけでは賄いきれない。

必要経費を適切に賄い、今後の事業計画に資する資金を確保できる利益を生み出し、収支均衡を目指すためには、運賃アップについて早急に検討されることが望まれる。

(2) 経営改善手法の検討について

平成 27 年 8 月の「市営バス事業あり方検討会報告書」において、市営バス事業の今後の経営形態のあり方を検討されているが、再度、経営形態の妥当性を検討した。

平成 27 年 8 月の「市営バス事業あり方検討会報告書」の中では、①管理運営委託方式および分社化について、また、②民営化について検討されている。

①管理運営委託方式および分社化について

「管理運営委託方式は、バスの運行に関する業務を営業所・出張所単位で民間のバス事業者等に委託するものであり、多数の営業所等を持つ他の政令市のバス事業全てで行われている方式である。

また、分社化については、管理運営委託の受け皿となる事業者が存在しない場合等に、地方公共団体の出資による子会社を作り、業務委託の受け皿とする方式であり、長崎県営バスや佐世保市営バスで採用されている。

いずれの方式も、事業の全部を委託することはできない。

この二つの方式については、給与体系の異なる事業者に業務を担わせることによって、人件費の大幅な削減を図ることを主な目的としているが、会計年度任用職員化の推進等によって人件費の抑制が進んでいる本市の市営バス事業においては、現状を超える経営改善の効果を期待することは困難であると考ええる。

また、事業規模についても、本市の場合、二つの営業所しかなく、しかも、営業所単位で路線が分けられるような状況ではないため、多数の営業所・出張所を持つ他の政令市のバス事業のように、事業の一部を切り離し、他の事業者へ委託する方法を採るメリットは乏しいと考える。」とある。

会計年度任用職員比率をアップし、可能な限り人件費を削減している令和 5(2023)年の現状においても、人件費の削減を主とした理由での管理運営委託方式を採用するのは難しい。また、二つの営業所しかない状況は変わっておらず、事業の一部を切り離し、分社化や他の事業者へ委託する方法も依然としてメリットは乏しいことは変わりないと判断している。

②民営化について

同じく、平成 27 年 8 月の「市営バス事業あり方検討会報告書」において、民営化についても下記のように言及されている。

「市営バス事業の民間事業者への移譲については、少子高齢化の進展に伴い公共交通機関の役割が増大してくる中で、市民の生活の足を守る、特に、公共交通空白地域を作らないという観点

から、慎重な議論が必要である。

公営バス民営化の事例として、平成 27 年 4 月に完全民営化を達成した熊本市営バスの事例をみると、民営化の決定は、熊本市の交通事業（軌道事業を含む）が、平成 20 年度に資金不足 55 億円、資本不足比率 198%という危機的な経営状況に陥り、市民の移動手段を確保するためには、もはやバス事業の段階的な民営化しかないという判断に至り、なされたものである。他の公営バス事業の民営化の事例もおおむね同様の状況である。

本市のバス事業については、収支均衡がおおむね維持され、事業継続のための投資を可能とする資金剰余も平成 25 年度決算で 17 億円程度あることから、直ちに民営化を検討する状況にはないと判断される。

なお、熊本市の場合、民営化後の事業主体である民間企業に対し、熊本市等から、路線維持のため年間数億円の補助金が交付されており、民営化を検討する場合には、それによって新たに生じる行政コストについても考慮しなければならない。」とある。

「民営化を検討する場合には、それによって新たに生じる行政コストについても考慮されねばならない」状況は、令和 6(2024)年の現在においても変わらない。

全国的にバス事業に係る公営企業に対する他会計負担の占める割合は大きい傾向があるが（P. 50-51 他都市分析参照）、北九州市も同様に、事業を継続するにあたって他会計負担の重要性が高いことは同じ状況にある（P. 45-47 経常収支比率分析・他会計負担比率分析参照）。

このことから、民営化を行ったと仮定しても、多額の補助金交付を必要とすることが考えられ、民間事業者とのコスト比較においても大きな差異はないため、現行の市営バス路線を民営化したとしても、大きく収支改善する見込みは少ないと推測される。結論として、民営化するメリットはあまりないと認識している。

(3) 今後の経営形態について

これまでの第 1 次から第 3 次までの事業計画は、若干の未達成事項はあるものの、着実に実行されてきた。安全・安心な運行サービスの実施、地域社会への貢献、経営基盤の強化など、計画上の実施事項については、一つずつ実行されてきたと認識している。

それでも人口減少や人員不足など現状の社会状況が続くようであれば、乗合バス事業の大幅な業績改善は難しいものと推察される。

また、少子・高齢化が進む北九州市において、高齢者の免許返納者が増加することが想定される。公共交通としての乗合バスは、利用者の日常生活の移動手段という意味にとどまらず、地域社会の将来的な存続基盤として、さらに重要性が増すものと思われる。

大幅な業績改善が見込めない中で公共交通を維持・活性化するため、全国的な取り組みとして赤字ローカル線の再構築協議会が先行している。鉄道の再構築協議会では鉄道事業者と沿線自治体が話し合う場を設け、鉄道の存続ではなく、鉄道を活用した地域づくりを模索している。

若松の乗合バスにおいては、「市営」である特性を生かして、交通局と北九州市がバス事業とまちづくりを一体のものとして構想し、実行していくことが求められる。

なお、市営バスの経営状態がさらに悪化し、やむを得ず市営バスが廃止されることを想定した場合には、若松区民を中心として多大な影響が出る。仮に地域の公共交通を市営バス以外の方法で維持することを考えると、市営バスを維持する以上の多大な負荷と影響を北九州市が担うことが懸念される。

今後の事業計画の立案・推進において、市営バスを維持するという選択肢は、北九州市の将来構想を実現するための政策手段として位置づけられるべきであると考えられる。

(4) お買い物バスについて

令和 5 年度の営業係数が 100 を超える路線(赤字)の上位 6 路線のうち 4 路線がお買い物バスという非常に厳しい現状である。(令和 5 年度 路線ごとの営業係数 P54 参照)

また、一便あたりの利用者数が減少傾向にある。(「お買い物バス」の現状 P72～P74 参照)

営業係数が 100 を超えるということは、運行経費に見合った収益が確保されていないことに他ならない。それが、他の路線よりお買い物バス路線に顕著に表れている。

もともと北九州市営バスが運営しているお買い物バス路線は、公共交通空白地域に市民の「生活の足」を確保するため、最低限の生活交通の提供を目的に運行されているものである。そのため、北九州市からお買い物バスの運行経費や車両購入に係る経費部分について、おでかけ交通事

業助成金の支援を受けながら、かろうじて路線を維持してきた。

しかし、北九州市営バスが今のお買い物バス路線を長期にわたって維持していくのは、財務状況を鑑みても、非常に厳しい状況にあると思われる。

北九州市としては、北九州市営バスといった単独の交通事業者だけに任せるのではなく、例えば、地域ぐるみで利用者を募るなど地域住民自身や、地元のスーパーなどの商業施設の事業者や福祉施設の事業者とも協力することも考えられる。また、それぞれの事業者に合わせた市の事業継続支援など、地域全体でどのように地域の公共サービスを持続させることができるかを、より一層検討していくべきものと思われる。

そのためにも、市営バスはお買い物バス利用者の分析をさらに進めるほか、例えばオンデマンド交通など交通 DX の事例などを参考に、いかにすれば地域の実情にあった交通サービスを継続できるか、地域全体で検討することが望まれる。

なお、おでかけ交通助成金の内容は下記のとおりである。

《おでかけ交通の概要》

(1) 目 的

地域住民の日常生活や外出を支援する生活交通の確保
(利用しやすい最低限の生活交通の提供)

(2) 対象地域 一定の人口が集積する公共交通空白地域

(3) 手段

- ①地域住民・交通事業者・市の連携により、一定の採算性の確保を前提にタクシー事業者がジャンボタクシー等を運行
- ②バス路線の廃止予防等のため、バス事業者が車両の小型化により路線を維持

(4) 運行経費に係る支援

- ①交通事業者の収支が赤字の際に、運行経費の一部を助成
※定路線型は、運行経費の 1/2、または赤字額のいずれか少ない額を助成
自由経路型は、運行経費の 2.7/4、または赤字額のいずれか少ない額を助成
- ②交通事業者が車両購入に要する費用に最大 400 万円、または 800 万円の助成
(リースの場合 80 万円/年の助成)
- ③交通事業者が運行開始時のバス停整備等に要する費用に最大 160 万円の助成
- ④交通事業者が利便性向上設備(キャッシュレス決済等)の導入に要する費用に最大 100 万円の助成

(5) 利用促進に係る支援

交通安全対策事業の推進を目的とした寄付を受け、設置した「北九州市交通安全対策事業推進基金」の活用の一つとして、おでかけ交通の利便性向上や利用客の増加につながる方策に対して支援

【助成内容】

- ①定期券や回数券を新設、設定額の 30%相当を助成し、割引して販売
 - ②地域と交通事業者が協働で行う利用促進活動経費を助成
(分かりやすいバス停表示、啓発チラシ、地域イベントとの連携等)
- ※①、②合わせて、定路線型は最大 40 万円、自由経路型は最大 10 万円の助成

2. 地域密着型公共交通ネットワーク構築への対応

ここまでは交通事業者である北九州市営バスの観点からの対応策を検討してきた。ただ、今後の需要の創出やバス事業者の効率的な運行は街づくりからの観点も必要である。利用者の分析をさらに進め、市営バスだけでなく、市全体の公共交通の利用者の目線に合わせた、かつ、利用者創出も含めた地域密着型公共交通ネットワークの構築の検討が望まれる。

(1) 北九州市環境首都総合交通戦略(北九州市地域公共交通計画)について

【北九州市環境首都総合交通戦略(北九州市地域公共交通計画)について一意見】

北九州市地域公共交通計画の計画目標(令和8年度)は、公共交通人口カバー率を令和3(2021)年の86.3%であった現況から、令和8(2026)年の計画指標値を86%に設定している。人口10万人当たりの公共交通利用者数についても、令和3(2021)年の公共交通利用者と同等の人口10万人当たり3.8万人を維持することを目標にしている。

目標達成のため、北九州市環境首都総合交通戦略(北九州市地域公共交通計画)では、交通事業者等との協議・連携のもと、30の施策を設定するとともに、施策毎にKPIを定めている。

これらの施策を着実に実施していくことで、計画全体の目標である

- ・公共交通人口カバー率 …… 86%
- ・人口10万人当たりの公共交通利用者数 …… 約3.8万人/10万人

を維持することを目指している。

特に、公共交通人口カバー率を維持するためには、路線の維持が重要となる。そのために、交通事業者においては、路線の廃止が行われないように運営努力がなされており、市としても仮に路線の廃止が発生する場合には、交通空白地域が極力発生しないよう、おでかけ交通などの代替手段の確保ができるように対応している。

また、学識者、交通事業者等で構成する「北九州市環境首都総合交通戦略推進連絡会」が毎年開催されており、各施策の状況を確認した上で公表するなど、進捗状況を検証する体制が確立されている。

なお、公共交通の利用者を増やしていくためには、特定の要因だけで達成できるものではない。地域住民も含めた利害関係者全体で協議が重ねられる場づくりがさらに重要になると思われる。

今後とも、市民目線で利用促進が可能になるようにコミュニケーションを重ね、必要に応じて市による支援や県等との連携を加え、それぞれの地域に合った形のサービスが提供できるように、共に支えあうような体制を構築し、計画がさらに実効性あるものになることが期待される。

■計画目標(総括)

計画目標
(令和8年度)
(2026年)

公共交通の利用促進に努めます。

- | | |
|----------------------------------|----------|
| 1. 公共交通人口カバー率 | … 約86% |
| 2. 人口10万人あたりの公共交通利用者数(※1) | … 約3.8万人 |
| 3. 公共交通に対する満足度(※2) | … 約70% |
| 4. 運輸部門CO ₂ 排出削減率(※3) | … 約40% |

(出所：北九州市環境首都総合交通戦略(北九州市地域公共交通計画) P95)

第5 監査の結果および監査の結果に添えて提出する意見

結果および意見の項目と内容			頁
①	固定資産台帳の情報更新		
	結果	固定資産台帳に登録されている土地の内容（所在地）と地番および登記内容を閲覧できる専用サイトの情報（所在地）が一致していない。（【監査手続-WebGIS ポータルにおける地番図と照合】の事例①～⑥参照） 一致していない理由として、担当部課において過年度、固定資産台帳の情報が適時に更新されていないことが主因である。 担当部課にて固定資産台帳の更新作業を定期的な頻度（例、年度毎、3年に1回など）で実施することが必要である。	87
	意見	該当なし	
②	登記内容の情報更新		
	結果	専用サイトに登記されている所有者が若松市で登記されている状況である。（上表【監査手続-WebGIS ポータルにおける地番図と照合】の事例⑤参照） 更新されていない理由として、担当部課において過年度、登記内容の確認作業を実施されていないことが主因である。 担当部課にて登記内容を適時に更新することが必要である。	87
	意見	該当なし	
③	固定資産の実査の未実施		
	結果	固定資産について規程はあるものの、現物確認については明文化されていないため現状、定期的な固定資産実査が実施されていない。 また、備品（取得時に費用処理される少額のものおよび固定資産に計上される高額のもの）には個別に管理番号の付されたシールが添付されているものの、それ以外の貸借対照表に計上されている固定資産には管理番号の付されたシールが添付されていない。 さらに備品に添付されているシールの管理番号は固定資産台帳の資産番号とは異なる番号であるため、固定資産の現物と台帳の照合が容易ではない。 交通局では営業所や整備工場等の土地建物、バス等の車両、バス停、整備用の機械工具备品など事業に不可欠な固定資産を多数保有しており、質的重要性は高い。また、固定資産の計上額は11億円超と総資産の6割以上を占めており、金額的重要性も高い。従って、交通局にとって固定資産の現物管理は非常に重要であり、固定資産台帳に計上されている資産の実在性を確かめることが必要である。そのためには固定資産の実査を定期的に固定資産台帳と現物の照合を実施する必要がある。 なお、固定資産の実査を効率的・容易にするために固定資産現物に固定資産台帳と同じ資産番号を付したシールの貼付をすることも望まれる。そうすることによって例えば担当者の交代等があっても有機的に固定資産の現物と台帳を相互に照合することが可能となる。なお、固定資産の件数が膨大であるため、実査にあたっては実務上の負担を軽減するため、2年目以降は部分的に実査を行い複数年をかけて全体を実査する方法を採用することも考えられる。 また、現物管理の実効性を高めるため、例えばICタグ、バーコードなどを利用した備品管理システムを導入することも考えられる。	90
	意見	該当なし	
④	固定資産の除却漏れ		
	結果	上記③のとおり、固定資産の実査が実施されていないため、固定資産現物の除却処理が漏れる可能性がある。実際、監査人が固定資産の現物を実査したところ、現物が存在しない固定資産が検出された。現物が存	91

		在しない固定資産は速やかに除却処理を行うとともに、今後、除却処理漏れが発生しないよう除却時のルールを徹底することが必要である。	
	意見	該当なし	
⑤	備品の管理の様式と運用方法の統一化		
	結果	該当なし	
	意見	上記④にも記載のとおり、備品(取得時に費用処理される少額のものおよび固定資産に計上される高額のもの)には個別に管理番号の付されたシールが添付され、各部署で1品目ごとに「物品管理台帳」または「備品管理台帳」を起票し、当該資産の管理番号、品名、購入価格等を記載してファイルに連番で綴じている。監査人が各部署の「物品管理台帳」または「備品管理台帳」ファイルの通査および現物の実査を実施したところ、下記事項が検出された。現状、各部署で様式や運用が異なるケースが散見されるため、様式や運用方法を統一することが望まれる。 ● 備品の管理番号は自動ではなく手作業で採番し、1枚ずつ伝票を起票しているため連番管理が困難となっており、同じ部署内で異なる品目に同じ管理番号が使用されているものが発見された ● サンプルで現物確認を実施したが、現物がすでに存在しないものがある ● 現物廃棄の際に現物から管理番号シールを剥がして管理台帳に貼っている部署とそうでない部署がある ● 「物品管理台帳」を使用している部署と「備品管理台帳」を使用している部署が混在しており、様式が統一されていない	92
⑥	固定資産の取得原価の範囲の明確化		
	結果	固定資産の取得原価は、その後の減価償却計算の重要な基礎となるため、取得原価の決定は重要な論点となる。この点、令和5年度に取得したEVバスの取得原価にリサイクル料金および自賠責保険料が含まれている。「北九州市交通局会計規程」では、有形固定資産および無形固定資産の帳簿価額は、その取得に要した直接費および間接費の合計額とされている。また、「地方公営企業が会計を整理するに当たりよべき指針」によれば、取得原価は、原則として当該資産の引取費用等の付随費用を含めて算定した金額とされている。付随費用には引取運賃、荷役費、運送保険料、購入手数料、据付費、試運転費など資産の取得に要した費用が含まれる。この点、リサイクル料金は廃車時の費用を前払いする預託金であるため、いったん長期前払費用等の勘定科目に計上し、廃車時に費用処理する必要がある。また、自賠責保険料は取得というより所有により発生する費用であり、さらに保険期間とバスの減価償却期間は異なるため自賠責保険料を取得原価に含めると実際の保険期間とは異なる期間にわたって保険料が償却(費用化)されることになり、実態と合わない。よって、リサイクル料金および自賠責保険料は固定資産の取得原価に含めるべきではないと考えられる。 固定資産の取得原価の決定にあたっては取得のために要した費用であるかどうかを慎重に検討することが必要である。現状の交通局会計規程では、取得原価の範囲が曖昧であるため、付随費用を明確に定義し、付随費用に含めるもの、含めないものの例を明記するなどの対応が望まれる。	92
	意見	該当なし	
⑦	固定資産の減価償却開始時期の検討		
	結果	該当なし	94

	意見	減価償却の目的は、費用配分の原則に基づき、固定資産の取得原価をその耐用年数における各事業年度に配分し、適正な費用配分を行うことによって、毎期の損益計算を正確に行うことにある。固定資産の減価償却開始時期について「北九州市交通局会計規程」では、下記のとおり固定資産を取得した年度の翌年度から開始するものとされており、その通りに運用されている。固定資産の取得が年度末に集中する場合には実質的に翌年度から使用開始するためこの方法が実態に合うと考えられるが、交通局の令和 5 年度に取得した固定資産の取得価額および取得月から減価償却を開始した場合の減価償却費は下記のとおりである。 表のとおり、年度末の 3 月での取得件数は多いものの、4 月や 5 月など期中での取得金額も大きく、特に期中に車両を取得した場合は減価償却費に与える影響が大きい。資産の減価は使用開始に伴って発生すると考えられるため、期中から使用を開始しているにもかかわらず翌年度から減価償却を開始すると期中の使用に係る減価償却費が計上されない。一方、資産を使用することによって発生する収益は先行して計上されるため収益と費用が対応せず合理的ではない。また、「地方公営企業法施行規則」では、「各事業年度の中途において取得した有形固定資産の減価償却については、第一項の規定に準じ使用の当月または翌月から月数に応じて行うことを妨げない。」とされており、実態に合わせた会計処理として、事業の用に供した時期から減価償却を計上することを否定しているわけではない。 現在の会計規程では、固定資産を取得した翌年度から開始することが規定されているが、会計処理の原則である収益費用の対応原則に則り会計処理を実施することを妨げるものではない。会計規程で定められた翌年度からの減価償却費の計上を、より実態に即した会計処理をすることによって、収益費用の対応のゆがみを是正できるのであれば、より積極的に減価償却費の計上を検討する余地はあるものと思われる。 特に、10 百万円以上の損益のゆがみが生じるような影響額が大きいものについては、全体の事業規模からすると看過しがたい。3 月末に計上されたもの以外については、理論償却額との差額を検討したかどうかを確認することが望まれる。	
⑧	減損の兆候の判定		
	結果	該当なし	
	意見	令和 3 年度・令和 4 年度の減損の兆候の判定においては、業務活動から生じるキャッシュ・フローがマイナスであったにもかかわらず、令和 2 年度決算において認識の判定を実施したことを理由に、減損の兆候には該当しない（業務活動から生じるキャッシュ・フローが 2 期連続マイナスにはあたらない）と判定している。しかし、「地方公営企業が会計を整理するに当たりよるべき指針 第四章 第一節 第三 減損会計」に基づけば、令和 3 年度・令和 4 年度においても、減損の兆候ありと判定し、各年度において認識の測定を実施すべきであったと考える。今後の、減損の兆候の判定に当たっては、ご留意いただきたい。	99
⑨	電話回線の使用状況の確認作業		
	結果	該当なし	
	意見	電話加入権について、電話回線の使用の有無を確認することが望ましい。使用の有無を確認後、使用していない電話回線がある場合、使用していない電話回線にかかる取得金額を費用処理することを検討することができる。よって、電話回線の使用状況の実態を明らかにすることが必要である。	100
⑩	保証金証書の記載内容の変更漏れ		

	結果	全旅協クーポン会加入保証金の証書の住所が福岡県北九州市小倉北区大手町 1 番 1 号と記載されていた。当該住所は交通局管轄の旅行センターが設置されていた場所であり、令和 5 年度においてセンターは存在しない。よって、当該保証金の証書の住所を交通局の現住所へ変更することが必要である。	101
	意見	該当なし	
⑪	領収書の管理の不備		
	結果	若松営業所で管理している領収書綴を通査閲したところ、下記が発見された。 ● 領収書の原本がなく、控えが白紙のまま保管されているもの ● 領収書控に領収日の押印のあるものとないものの混在 領収書は現金に代わるものであり、書き損じ等の場合には原本は廃棄することなく書損処理を行った上で保管しておく必要がある。また、領収日を明らかにするために領収日の押印を確実に残しておく必要がある。	104
	意見	該当なし	
⑫	その他引当金の取り崩し		
	結果	該当なし	
	意見	下記仕訳において、営業外未収金を計上せず、預り金と雑収益の仕訳を登録することで仕訳の登録作業回数を減らすことができる。作業を効率化したほうが望ましい。 伝票No.16271 令和 5 年 11 月 6 日起票 営業外未収金 7,449,236 円 / 雑収益 7,449,236 円 伝票No.16272 令和 5 年 11 月 6 日起票 預り金 7,449,236 円 / 営業外未収金 7,449,236 円 伝票No.16274 令和 6 年 3 月 31 日起票 その他引当金 7,449,236 円 / 未収金 7,449,236 円	107
⑬	実地棚卸の記録方法		
	結果	該当なし	
	意見	実地棚卸の数量を記入する際に、鉛筆やシャープペンシルを使用している。棚卸立会作業終了後の数量の改ざんを防止するために、ボールペンを使用することが望ましい。 なお、現金業務における運賃の紙幣を数えて紙幣精算報告書へ数量を記入する際には、ボールペンを使用していることから、実地棚卸の数量を記入する際にもボールペンの利用を厳守して頂きたい。	109
⑭	実地棚卸立会者の確認証跡		
	結果	実地棚卸数量が記入された集計用シートに、立ち会い者の確認証跡が見受けられない。 立ち会い者の確認証跡がないと、実地棚卸作業を担当者単独で実施しているのではないかと、また記入された数量が現物の数量と合致しているのか等の疑問が残る。 よって、貯蔵品の実在性に疑義がある可能性が高いと判断される。実地棚卸作業時に、立ち会い者の確認証跡を記録することが必要である。	109
	意見	該当なし	
⑮	古い乗車券の管理		
	結果	該当なし	
	意見	交通局の 2 階のロッカーの中にすでに期限が切れている古い乗車券（例：2022 年 6 月期限）の束が大量に保管されていた。古い乗車券を保管する意義はなく、誤った利用防止や保管場所の確保の観点から不要な	109

		乗車券は適時に処分しておくことが望まれる。また、不要な乗車券が大量に残らないよう需要を見越して発注量を調整することも望まれる。					
⑬	折尾案内所の敷金処理の不備						
	結果	敷金 390,000 円を支出した令和 3 年度の支払手数料として処理していた。敷金とは、賃貸契約に関連して支払われる金額で、契約終了時に物件を明け渡すと返還される預り金である。そのため、契約終了時に全額返還される場合は経費ではなく資産に計上される。なお、退去時に返金されなかった部分の金額は、経費として計上される。 折尾案内所の賃貸借契約書第 6 条第 4 項で敷金の返還について記載があり、支出した敷金のうち、原状回復費用に充当された金額を控除した差額を交通局へ返還する旨の内容である。 したがって、敷金を支出した年度の処理としては下記の仕訳登録が必要であった。 (借方) 敷金 390,000 円 / (貸方) 預金 390,000 円 今後、敷金が発生する取引がある場合、固定資産として計上することが必要であることに留意いただきたい。 なお、令和 6 年度において過年度の仕訳を修正登録する場合、下記の仕訳を登録することになる。 (借方) 敷金 390,000 円 / (貸方) 過年度修正利益（または雑収益） 390,000 円	111				
	意見	該当なし					
⑭	退職給付引当金計算時の除算期間の反映						
	結果	該当なし					
	意見	交通局では簡便法である期末要支給額を退職給付引当金として計上している。この期末要支給額の計算は、下記の要素別に計算される。 <table border="1"><tr><td>基本額</td><td>給与月額に退職支給率を乗じて算定される。 なお、退職支給率は、勤務年数に応じて決定される。</td></tr><tr><td>調整額</td><td>職種と給料級に応じて調整月額が決定され、当該調整月額に勤務月数を乗じて算定される。</td></tr></table> 基本額の算定に当たっては、計算の対象となる職員に関して過去に休業期間が存在する場合には、当該期間を除算期間として取扱い、退職給付引当金を計算することとなっている。しかし、交通局では当該除算期間の情報を保持していないため、現状の退職給付引当金計算においては除算期間を考慮外としており、結果として、退職給付引当金の過大計上の恐れがある。なお、交通局において除算期間の情報を保持していなかったため、正確な影響額については算定していない。 現在、退職給付引当金の計算においては、給与情報の情報提供元である総務市民局人事部給与課から給与情報等を入手し、交通局にて実施している。そのため、今後においては追加で除算期間に関する情報を入手して交通局にて退職給付引当金の計算を実施する、または、詳細な人事情報を保有する総務市民局人事部給与課において退職給付引当金を計算し、当該結果を共有してもらうなどの方法により、適切に除算期間を反映されることが望ましい。	基本額	給与月額に退職支給率を乗じて算定される。 なお、退職支給率は、勤務年数に応じて決定される。	調整額	職種と給料級に応じて調整月額が決定され、当該調整月額に勤務月数を乗じて算定される。	115
基本額	給与月額に退職支給率を乗じて算定される。 なお、退職支給率は、勤務年数に応じて決定される。						
調整額	職種と給料級に応じて調整月額が決定され、当該調整月額に勤務月数を乗じて算定される。						
⑮	賞与引当金の算定基礎金額の対象年度の適切性						
	結果	該当なし					
	意見	賞与引当金を算定する際の基礎金額について、令和 6 年 3 月 31 日時点の賞与引当金を計上する場合、令和 4 年 6 月の期末手当支給実績額を使用している。	120				

		令和5年6月の期末手当支給実績額を使用して賞与引当金を算出し仕訳を登録することが望ましい。前年度の実績を利用するよりも当年度の実績を利用するほうが賞与金額の実態を反映させて賞与引当金を計算することができる。	
①⑨	賞与引当金の計算根拠の適切性		
	結果	該当なし	120
	意見	賞与引当金は過去の実績に基づいた金額で見積り計算されている。人事情報を管理している部課より仕訳登録に必要な情報を入手し仕訳を登録する過程を整備運用することが望ましい。 具体的には、給与課にて期末決算時に、交通局内の賞与引当金対象者の情報（個人別の給与額、支給月数など）を基に翌事業年度の夏季賞与金額を算定してもらう。算定した結果を交通局の総務経営課担当者へ共有する。交通局の総務経営課担当者は、給与課より入手した夏季賞与の算定結果資料の金額に基づき、賞与引当金の仕訳を登録する。 上記の流れで生成された賞与引当金の金額が実態を反映した金額内容であるため、給与課を含めた業務の見直し等を実施することが望ましい。	
②⑩	リサイクル料金の資産計上漏れ		
	結果	車両の購入にかかるリサイクル料金は投資その他の資産のリサイクル預託金に計上するものとして明示されている。 交通局における投資その他の資産の内訳は保証金が計上されており、リサイクル預託金の計上は見受けられない。 令和5年度において、手数料に計上されているリサイクル料金は282,480円（＝47,080円/台×6台）であり、投資その他の資産のリサイクル預託金として計上することが必要であった。 あるべき仕訳 投資その他の資産 リサイクル預託金 282,480 円 / 現金及び預金 282,480 円 なお、「公営企業会計の適用の推進について」（総財公第18号 平成27年1月27日 総務大臣発）等を踏まえて、平成27年度から令和4年度に購入した車両にかかるリサイクル料金についても投資その他の資産のリサイクル預託金として計上することが必要である。 固定資産台帳を閲覧した結果、平成27年度から令和4年度に購入された車両は少なくとも30台以上見受けられる。担当部課にて影響額を算出し、下記の仕訳を令和6年度に登録検討することが必要である。 投資その他の資産 リサイクル預託金××円 / 過年度損益修正益（または雑収益）××円	140
	意見	該当なし	
②⑪	財務会計システムのユーザー管理の不備		
	結果	財務会計システムの利用は、ユーザーごとのIDとパスワードにより管理されているが、パスワード、利用者IDの棚卸についての明確な方針が定められていない。パスワードについて具体的なルールはなく、設定は各ユーザーに委ねられている。また、監査人がユーザー一覧を閲覧したところ、退職や異動によってすでに交通局に所属していないユーザーのIDが削除されずにそのまま残っているものが4件（令和5年4月異動2名、令和6年4月異動1名、令和6年3月退職1名）発見された。 財務会計システムへの不適切なアクセスを防止する観点から財務会計システムの利用は、必要最小限に留めるべきであり、異動や退職等でIDが不要になる場合は速やかにIDを削除するとともに、定期的にIDの棚卸を実施し、不要なIDが残っていないか確認しておくことが必要である。	146
	意見	該当なし	

②	ミニチュアカーの在庫計上漏れ		151
	結果	たな卸資産は販売を目的として所有する資産をいうものである。外部業者へ販売を委託しているが、手数料を除いた販売代金を受領していることから、当該ミニチュアカーは交通局の商品として貸借対照表の流動資産へ計上することが必要であったといえる。 今後、同様の事象が発生した場合、商品として計上することが必要である。	
	意見	該当なし	
③	経理人材の体制構築と異動時期の適切性		155
	結果	該当なし	
	意見	地方公共団体が、自動車運送事業を經營する場合、当該事業には地方公営企業法第 2 条第 1 項の規定が全適用される。つまり、交通局(北九州市営バス)は、公営企業会計の適用をうけ、現金の収入支出のみを把握する一般会計とは異なり、民間の企業会計と同様に損益計算書や貸借対照表などの財務諸表を作成する必要がある。 公営企業会計の適用により、各段階の損益(営業損益、経常損益、当年度純損益)が把握されることや、ストック情報として資産や負債の規模が把握可能となる。またすべての公営企業は同一の会計ルールで、貸借対照表、損益計算書およびキャッシュ・フロー計算書などの財務諸表が作成されることから、多面的に他の公営企業との比較が可能となるメリットがある。 その一方、公営企業会計は一般会計と大きく異なる会計処理を行うため、市営バスなどの公営企業は経理人材の確保・育成することが非常に重要となる。 しかし、地方公共団体は一般的に、どの部署においても 3 年を目途に異動が生じる。今まで携わったことのない経理に突然従事することもあり、引継ぎが適切に行われたとしても、すべてを完全に引き継ぐことは、非常に困難である。 また、北九州市の場合、通常、係長は 4 月 1 日付、係員は 4 月下旬に異動するため、3 月末で期末決算を迎える公営企業会計の経理業務は、新規で従事する担当者が非常に難しい決算から業務を開始することになる。 さらに、公営企業会計の決算は、毎年 5 月 31 日までに地方公共団体の長に提出しなければならないこととされており、一般会計等に比べて決算の確定が早くなっていることも新規で従事する担当者の負担となっている。 このような状況下において正確かつ効率的に業務遂行しなくてはならない決算業務に、新しく担当する職員が苦勞して対応していることは想像に難くない。 特に、交通局では、経理系の係員を令和元年度から 1 名体制としており、異動時には前任者と入れ替わる形で、実務経験者がいない中、決算における消費税納税計算や期中における複式簿記など行政にはない特殊な会計処理を行うため、過度な負担となっている。 今後の円滑な業務遂行のためにも、経理業務担当者は決算の目途がつく 6 月末での異動や、適正な人員配置を検討することが望まれる。人事異動時期の変更は、交通局だけではなく、北九州市の組織全体に係ることであるため、非常に難しい面があると思われるが、決算および経理業務の円滑化のため、また、職員の負担の軽減にもなることを考えると考慮する価値があると判断しうる。 また、経理業務は、税制改正などの法令改正に伴って変化することもあり、引継書やマニュアル作成で十分とは言えず、必要に応じて外部か	

		らのアドバイスを受けられるような体制も望まれる。 今後、検討していただきたい。	
--	--	--	--