

北九州市監査公表第14号

令和7年11月17日

北九州市監査委員	中	西	満	信
同	梅	田	久	和
同	鷹	木	研一郎	
同	大久保	無	我	

包括外部監査人の監査の結果に基づき、措置を講じた旨の通知があったので、地方自治法第252条の38第6項の規定により、次のとおり公表する。

1 外部監査の種類

包括外部監査

2 選定した特定の事件

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

3 監査の期間

令和6年7月1日から令和7年1月29日まで

4 監査公表の時期

令和7年3月25日（令和7年監査公表第5号）

5 監査の結果に基づく措置状況

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>固定資産台帳の情報更新</u> (交通局総務経営課) 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。 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。	監査の意見を踏まえ、令和6年度中に当該土地の登記簿謄本を取得・確認し、固定資産台帳の修正を実施した。今後、同様の事例の発生を防止するために、年度ごとに確認作業を実施する。

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>登記内容の情報更新</u> (交通局総務経営課) 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。 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。	監査の意見を踏まえ、法務局に対し登記嘱託書を提出し、所有者を北九州市に更新した。今後、同様の事例の発生を防止するために、年度ごとに確認作業を実施する。

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>固定資産の実査の未実施</u> （交通局総務経営課・運輸サービス課） 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。	監査の意見を踏まえ、局内へ通知し、令和7年5月末までに、各所属において固定資産の実地照合を行った。 また、実地照合にあわせて、資産番号を付したシールの貼付を行った。 今後も年に1回、固定資産台帳記載事項と固定資産の実態とを照合することにより、適正に現物管理を行っていく。

監 査 の 結 果	措 置 状 況
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。	

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>固定資産の除却漏れ</u> (交通局総務経営課・運輸サービス課) 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。	指摘を受けた「存在しない固定資産」については、令和6年度決算において除却処理を行った。除却時のルールについては、北九州市交通局会計規程第118条に「固定資産を処分したときは、固定資産除却届を作成し、総務経営課長に提出しなければならない」と規定しているが、指摘を受けた固定資産については固定資産除却届が作成・提出されていなかった。 このため、令和7年3月に局内へ通知し、除却後速やかに報告書を作成することについて徹底を図った。

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>固定資産の取得原価の範囲の明確化</u> (交通局総務経営課) 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るべき指針」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	監査の意見を踏まえ、ＥＶバスのリサイクル料金と自賠責保険料について、下記のとおり修正仕訳を行い、リサイクル料金は固定資産のリサイクル預託金として、自賠責保険料は費用として振り替えた。 ＥＶバスの取得原価もリサイクル料金と自賠責保険料を除いて令和６年度に償却を開始した。 リサイクル料金 (借方) リサイクル預託金 34,440 円 ／ (貸方) 車両費 34,440 円 自賠責保険料 (借方) 過年度損益修正損 34,100 円 ／ (貸方) 車両費 34,100 円 今後、リサイクル料金や自賠責保険料など車両購入に伴う支出の区分については、令和６年度以降、総務省の通知等を参考に適正処理する。 なお、車両を除く固定資産の取得は、建築物や設備の改修工事、バス停設置、車両備品搭載、機械装置設置などが考えられるが、これらの固定資産については、現時点では付随費の発生は想定し難いことから、例を明記するな

監 査 の 結 果	措 置 状 況
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。	どの対応は行わないこととする。 いずれにしても、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かどうか、事案ごとに慎重に検討する。

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>保証金証書の記載内容の変更漏れ</u> (交通局総務経営課) 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。	保証金証書の記載内容変更漏れについては、関係機関へ変更手続を申請し、完了した。

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>領収書の管理の不備</u> （交通局運輸サービス課） 若松営業所で管理している領収書綴を通査したところ、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。	監査の意見を踏まえ、領収書の書損処理等について、全ての営業所・案内書窓口へ通知し、周知徹底を図った。 また、月末の各案内所巡回時に、所管する担当職員による処理状況の確認を行うこととし、営業所窓口については、月末処理時に営業所長により処理状況の確認を行うこととした。

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>実地棚卸立会者の確認証跡</u> (交通局総務経営課) 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、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。	監査の意見を踏まえ、令和6年度3月期の実地棚卸作業時から、立ち会い者の確認証跡を記録することとした。

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>折尾案内所の敷金処理の不備</u> （交通局運輸サービス課） 敷金 3 9 0 , 0 0 0 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 3 9 0 , 0 0 0 円 ／（貸方）預金 3 9 0 , 0 0 0 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 3 9 0 , 0 0 0 円 ／（貸方）過年度修正利益（または雑収益） 3 9 0 , 0 0 0 円	監査の意見を踏まえ、令和 6 年度決算において、令和 3 年度に費用計上した敷金について下記のとおり修正仕訳を行い、固定資産の敷金として計上した。 （借方）敷金 3 9 0 , 0 0 0 円 ／（貸方）過年度損益修正益 3 9 0 , 0 0 0 円

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>リサイクル料金の資産計上漏れ</u> (交通局運輸サービス課) 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、	監査の意見を踏まえ、リサイクル預託金制度が始まった平成１７年１月以降、令和５年度までにリサイクル料金を手数料で計上していた現存する車両１０４台分について、令和６年度決算において下記のとおり修正仕訳を行い、固定資産のリサイクル預託金として計上した。 (借方) リサイクル預託金 ４，２７９，８９０円 ／ (貸方) 過年度損益修正益 ４，２７９，８９０円

監 査 の 結 果	措 置 状 況
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	

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>財務会計システムのユーザー管理の不備</u> (交通局総務経営課) 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。	監査の意見を踏まえ、財務会計システムのユーザー管理については、速やかにＩＤの棚卸を実施し、不要なＩＤは削除した。 今後は、職員の異動や退職等でＩＤが不要になる場合は速やかにＩＤを削除することとし、その際に併せてＩＤの棚卸を実施するよう改めた。

監 査 の 結 果	措 置 状 況
<u>ミニチュアカーの在庫計上漏れ</u> (交通局運輸サービス課) 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。	ミニチュアカーについては令和5年度末をもって在庫がなくなったことから、令和6年度決算における修正仕訳は発生しないが、今後同様の事象が発生した場合はたな卸資産として貸借対照表の流動資産に計上する。

6 監査の結果（意見）に基づく措置状況

監査の結果（意見）	措置状況
<u>運転者不足への対応</u> （交通局総務経営課・運輸サービス課） 【公共交通施策全体に関する意見】 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	勤務形態について、ライフスタイルに合わせた勤務等、複数の選択肢を設けることは重要であると認識している。 運転者の運行管理については、勤務管理システム及び給与計算管理システムを既に使用しているが、このシステムは、導入から年月が経っており、DXを活用するにはアップデートや最新型に更新するなどの対策が必要となっている。更新には、多額の費用が必要となるため、導入のタイミングなど、引き続き検討していきたい。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
、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。	

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>バス需要の減少傾向への対応</u> （交通局運輸サービス課） 【公共交通施策全体に関する意見】 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、需要の把握が行い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、n i m o c a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	「n i m o c a」導入前の「ＩＣひまわりバスカード」もn i m o c a同様に乗降データを活用し、路線網の大幅な変更は行っていないものの、運行経路の新設や変更及び廃止と運行便数の設定を行っていた。 しかしながら、乗降データの分析には多大な工数がかかり、時間や労力を必要としていた。 令和３年に「n i m o c a」を導入した後は、ＤＸを専門とする企業へ「乗降データ分析業務」の委託を行い、乗降データ等の見える化や統計化が容易となった。 令和７年４月のダイヤ改正では、分析された乗降データを活用し、需要を把握した上で、運行本数や時刻設定を行った。 今後は、ＤＸ専門の企業の新たな仕組みである人流データ等も活用し、スピード感をもって、バス路線の見直しを進める。 また、令和７年７月に、若松区響灘地区交通対策連絡会議において、市の企業誘致担当部署、若松区役所、響灘地区の立地企業による地区の交通問題等の意見交換を行い、地域の生活の足を担う交通事業者として、バスの積極的な活用等の提言を行った。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
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、n i m o c a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。	

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>市営バス事業の財政状況の悪化への対応</u> （交通局総務経営課） 【公共交通施策全体に関する意見】 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。 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。	監査の意見を踏まえるとともに、令和6年度に実施した「北九州市営バス事業あり方・役割検討会議」での意見を踏まえ、令和7年度の次期計画策定の中において、運賃体系の見直しについて検討を進めていく。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>備品の管理の様式と運用方法の統一化</u> （交通局総務経営課・運輸サービス課） 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	平成31年4月に交通局内に周知した「物品管理台帳の作成について」に基づき、物品管理台帳で管理すべき備品の取得や廃棄にあたっては各所属において帳簿等を正確に整備するなど、局内へ通知し、物品管理の取扱いについて改めて徹底を図った。 〈参考〉 平成31年4月に周知した内容は、 ・ 物品管理台帳の様式 ・ 整理番号について、係ごとに「西暦下二桁＋2桁」の4桁で採番 ・ 物品の廃棄の決定後、台帳に廃棄年月日を記載して別途保管 など

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
● 「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	

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>固定資産の減価償却開始時期の検討</u> （交通局総務経営課） 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	減価償却額については、地方公営企業法施行規則（以下「規則」という。）第１５条第１項において「当該事業年度開始の時ににおける帳簿原価」または「帳簿価額」を元に算出することとされており、交通局会計規程第１２４条においても「減価償却は、固定資産を取得した年度の翌年度から開始」と定め、規定どおりに実施しているものである。 意見において記載のある「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」は、令和５年度当初に取得したＥＶバス及び関連設備のことと思われるが、これは令和４年度補正予算の繰越により年度当初に取得した稀なケースである。バス車両など高額な固定資産の取得は当初予算に計上し、車両の製造や設備の架装など一定の期間を要して年度末までに取得しており、通常、年度当初に取得することはないと想定される。 今後、１０百万円以上の損益のゆがみが生じるような影響額の大きい固定資産を取得した際は、意見を踏まえた対応を行ってまいりたい。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
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。	

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>減損の兆候の判定</u> （交通局総務経営課） 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関わらず、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。	今後の減損の兆候の判定にあたっては、意見を踏まえた対応を行ってまいりたい。 なお、令和５年度及び令和６年度決算については、業務活動から生じるキャッシュ・フローがプラスであったため、減損の兆候には該当しないと判定している。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>電話回線の使用状況の確認作業</u> （交通局総務経営課） 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。	監査の意見を踏まえ、使用の有無を確認することができる会社と調整中である。調整後、速やかに使用状況に合わせた対応を行うこととする。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>その他引当金の取り崩し</u> （交通局総務経営課） 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№.1 6 2 7 1 令和5年11月6 日起票 営業外未収金 7, 4 4 9, 2 3 6 円 ／雑収益 7, 4 4 9, 2 3 6 円 伝票№.1 6 2 7 2 令和5年11月6 日起票 預り金 7, 4 4 9, 2 3 6 円 ／営業外未収金 7, 4 4 9, 2 3 6 円 伝票№.1 6 2 7 4 令和6年3月31 日起票 その他引当金 7, 4 4 9, 2 3 6 円 ／未収金 7, 4 4 9, 2 3 6 円	監査の意見を踏まえ、1件の仕訳において同じ日に同じ勘定科目が借方と貸方に生じる場合はこれを略するなど、今後の仕訳では振替の効率化に取り組む。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>実地棚卸の記録方法</u> （交通局運輸サービス課） 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。	監査の意見を踏まえ、令和6年度3月期の実地棚卸から、改ざん防止を目的として、数量記入はボールペンを使用することとした。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>古い乗車券の管理</u> （交通局総務経営課） 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。	監査の意見を踏まえ、令和６年度中に廃棄を実施した。なお、古い乗車券は旧福祉優待乗車証であり、現在はn i m o c aに移行しているため、新たに旧福祉優待乗車証を発行することはない。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況				
<u>退職給付引当金計算時の除算期間の反映</u> （交通局総務経営課） 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" data-bbox="188 716 742 1249"><tr><td data-bbox="188 716 335 981">基本額</td><td data-bbox="335 716 742 981">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 data-bbox="188 981 335 1249">調整額</td><td data-bbox="335 981 742 1249">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。	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。	監査の意見を踏まえ、令和7年度決算から、人事担当部署からの情報提供を受け、除算期間を考慮して退職給付引当金額を算定することとした。
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。				

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
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。	

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>賞与引当金の算定基礎金額の対象年度の適切性</u> （交通局総務経営課） 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。 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。	監査の意見を踏まえ、令和6年度決算において当年度の実績により賞与引当金を算定した。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>賞与引当金の計算根拠の適切性</u> （交通局総務経営課） 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。	期末決算時の賞与引当金対象者は、原則、当年度の夏季賞与支給対象者と同一であるため、令和6年度決算から、当年度の夏季賞与金額をもとに、賞与引当金を算定することとした。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
<u>経理人材の体制構築と異動時期の適切性</u> （交通局総務経営課） 地方公共団体が、自動車運送事業を経営する場合、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	経理業務担当者に係る異動時期や適正な人員配置については、監査からの意見を踏まえ、今後、人事当局と協議していきたい。 なお、外部の専門家からアドバイスを受けられる体制整備については、他の事例を参考にしながら今後検討していきたい。

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
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	

監 査 の 結 果 （ 意 見 ）	措 置 状 況
、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。	