

令和6年度

包括外部監査結果報告書

-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

目次

第1 監査の概要	3
1. 監査の種類	3
2. 選定した特定の事件	3
3. 特定の事件として選定した理由	3
4. 監査の対象	3
5. 監査の方法	3
(1) 監査の視点	3
(2) 実施した監査手続の流れ	3
6. 監査の実施期間	4
7. 監査実施者	4
8. 利害関係	4
9. 略語等	4
第2 監査対象の概要	5
1. 地域公共交通を取り巻く現状	5
(1) 北九州市の概況	5
2. 北九州市の地域公共交通の課題	15
3. 北九州市の計画の概要	16
(1) 「元気発進！北九州プラン」(北九州市基本構想・基本計画)(平成25年12月改訂)	17
(2) 北九州市都市計画マスタープラン(平成30年3月策定)	18
(3) 北九州市立地適正化計画(平成28年8月策定 令和6年3月改定)	19
(4) 北九州市 SDGs 未来都市計画(平成30年8月策定：2021年～2023年)【R3.3改定】	20
(5) 北九州市地球温暖化対策実行計画(令和3年8月策定)	20
(6) 公共交通に関わる政策・法制度の動向	21
4. 北九州市のこれまでの交通施策の取組み	22
5. 北九州市の地域公共交通計画の基本方針	23
6. 北九州市の交通施策の枠組みおよび計画目標の設定	24
7. 北九州市営バスの沿革	27
(1) 市営バスの沿革	27
(2) 市営バスの事業概要	30
(3) 市営バスの組織図と職員数	31
8. 北九州市営バスの経営分析	33
(1) 主要な経営指標の推移	33
9. 交通局の北九州市営バス事業経営計画の概要	59
10. 北九州市営バス事業経営計画の基本方針と目標計画の設定と進捗状況	61
(1) 第1次北九州市営バス事業経営計画の進捗結果(平成23年度～平成27年度)	61
(2) 第2次北九州市営バス事業経営計画の進捗結果(平成28年度～令和2年度)	64
(3) 第3次北九州市営バス事業経営計画	68
11. 第3次北九州市営バス事業経営計画の進捗状況	70
(1) 第3次北九州市営バス事業経営計画に基づき、実施されてきた取組み	70
12. 「お買い物バス」の現状	72
(1) 「お買い物バス」の概要	72
(2) 「お買い物バス」の利用状況	73
(3) 具体的な収支状況	74
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	75
1. 監査対象の選定理由	75
2. 監査の視点	75
3. 監査手続の流れ	75
(1) 概要の把握	75
(2) 監査対象での文書等の査閲、担当者への質問	75
(3) 市営バス路線および市営バスに関する施設の現地調査	76
4. 監査の結果(指摘)および意見の概要	76

(1) 所管部署別の監査の結果（指摘）および意見の件数.....	76
(2) 所管部署別の監査の結果（指摘）および意見の項目.....	76
第4 公共交通施策全体に関する意見.....	78
1. 公共交通のり・デザインに対する法改正.....	78
2. 法改正で想定される今後の公共交通の問題への対応例.....	78
3. 交通局における今後の対応.....	80
(1) 交通局（市営バス）の使命と現状の課題.....	80
(2) 経営改善手法の検討について.....	81
(3) 今後の経営形態について.....	82
(4) お買い物バスについて.....	82
4. 地域密着型公共交通ネットワーク構築への対応.....	83
(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.....	84
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.....	85
1. 貸借対照表.....	85
(1) 固定資産.....	85
(2) 流動資産.....	102
(3) 固定負債.....	112
(4) 流動負債.....	116
(5) 繰延収益.....	121
(6) 資本金.....	122
(7) 剰余金.....	124
2. 損益計算書.....	126
(1) 営業収益.....	126
(2) 営業費用.....	136
(3) 営業外収益.....	147
(4) 営業外費用.....	153
(5) 特別利益.....	155

第1 監査の概要

1. 監査の種類

地方自治法第252条の37に基づく包括外部監査

2. 選定した特定の事件

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

3. 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応のあり方を、財務事務の観点から検証し、合规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。

4. 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。

5. 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、合规性、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。

6. 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。

7. 監査実施者

包括外部監査人	松木 摩耶子	公認会計士
補 助 者	荒牧 啓一	弁護士
同	加藤 秀一	公認会計士
同	猿渡 慎也	公認会計士
同	島田 守	公認会計士
同	白石 尚久	公認会計士
同	山田 朋枝	公認会計士
同	吉野 任	公認会計士

8. 利害関係

包括外部監査人および補助者は、包括外部監査の対象とした事件につき、地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はない。

9. 略語等

本報告書中、一部の元号については、次のとおり略語を使用している。

略語	元号	凡例
S	昭和	S62=昭和 62 年
H	平成	H12=平成 12 年
R	令和	R 5=令和 5 年

表中の数値については、単位未満を切り捨てており、合計や差引が合わない場合がある。

なお、数値がゼロの場合は「一」とし、単位未満の場合および計算結果がゼロとなる場合は「0」としている。

引用文、および北九州市からの提供資料の下に、出所を記載している。一部の表およびグラフについては、北九州市からの提供資料等を基に監査人が作成している。

第2 監査対象の概要

1. 地域公共交通を取り巻く現状

(1) 北九州市の概況

①地勢・位置

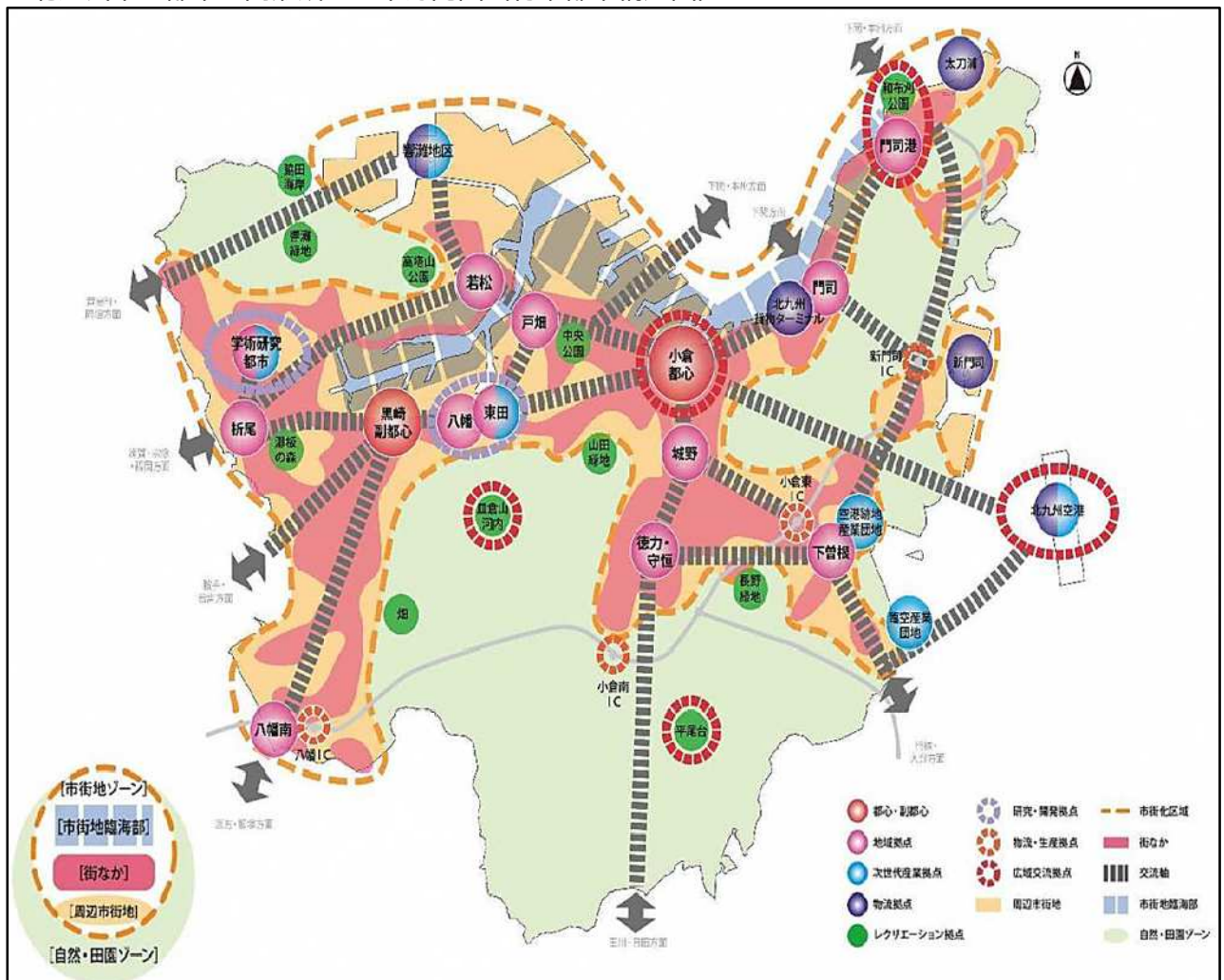
北九州市は、九州の最北端に位置し、関門海峡を挟み本州との玄関口となっている。山々の麓に広がる平野部は、北部の臨海部に沿って東西に帯状に広がるほか、周防灘沿いや遠賀川流域などにも平野部が広がっている。

(ア) 土地利用

平野部を中心とした東西に長い高密度な市街地が形成されており、市街化区域は市域面積の約42%を占めている。市街地の後背となる小倉南区南部や若松区西部、八幡西区南部などでは、田畑が広がり、その背後に山林が広がっている。工業系用地は、洞海湾および響灘の埋立地を中心に集積している。

「北九州市都市計画マスタープラン」では、コンパクトな街づくりを推進し、都市構造形成の基本方針として、「集約型の都市構造の形成」「階層構造の拠点形成」「交通網ストックを活かした交通軸形成」を掲げている。

≪北九州市の都市空間形成の基本方向図(将来都市構造図)≫



(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) P12)

②交通手段と公共交通ネットワークの現状

北九州市には、ＪＲ、モノレール、筑豊電鉄、路線バス等の様々な公共交通があり、さらに、エアポートバス、渡船、シェアサイクル等の交通手段も存在する。

北九州市の公共交通の特徴として、都市部と郊外部の移動を担う「北九州モノレール」や「筑豊電鉄」、公共交通空白地域の交通を担う「おでかけ交通」が挙げられ、公共交通が市域全体に網羅されており効率的に移動できる環境にある。

■北九州市内の主な公共交通

公共交通手段		役 割
大量 輸送	鉄道（山陽新幹線、ＪＲ鹿児島本線、ＪＲ日豊本線、ＪＲ筑豊本線、ＪＲ日田彦山線）	市内の主要地点を結ぶ都市内移動と、市外や他県などの広域移動を担う
	軌道（北九州モノレール）	小倉駅や黒崎駅でＪＲ駅と結節し、都市内および都市間輸送を担う
	鉄道（筑豊電鉄）	
中量 輸送	大型・中型バス （西鉄バス、北九州市営バス）	鉄道駅等の結節点と接続し、市内の拠点をつなぐ。地域と幹線を結ぶ日常生活路線を担う
少量 輸送	小型バス（西鉄バス、北九州市営バス）	地域内を結び日常生活路線を担う
	おでかけ交通 （ジャンボタクシー・セダンタクシー）	一定の人口が集積する公共交通空白地域の生活交通を確保する
個別 輸送	タクシー	個別需要に対応した移動を担う

（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）P13）



《ＪＲ九州》



《北九州モノレール》



《筑豊電鉄》



《西鉄バス》



《北九州市営バス》



《おでかけ交通》

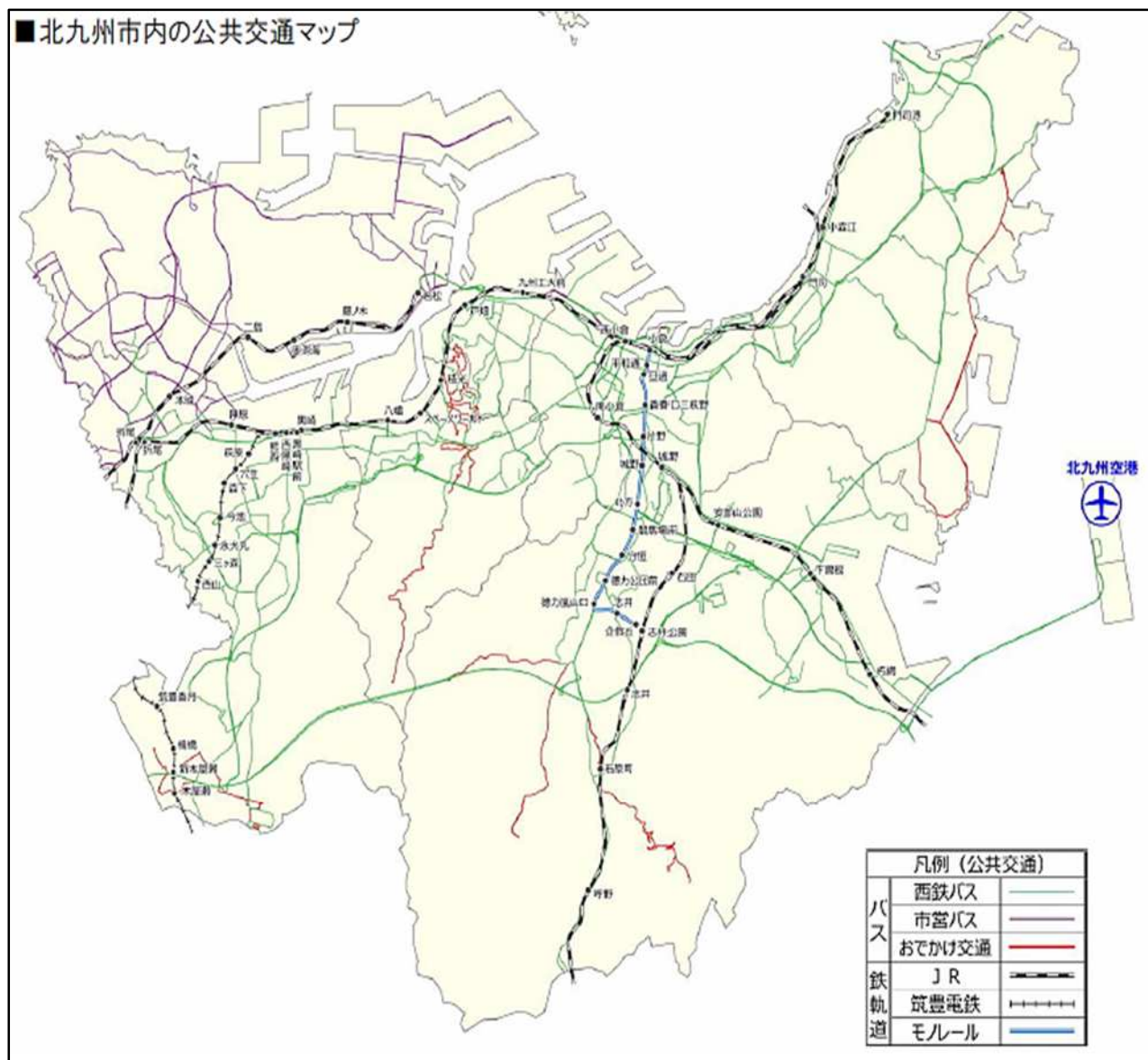
（出所：北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通計画）P13）

■北九州市内におけるその他の交通機関・交通手段

渡船（関門連絡船、若戸航路、小倉航路）	関門海峡、洞海湾などの海上交通を担う
その他送迎バス	商業施設・学校・病院・福祉施設等の利用者に限定した移動を担う
福祉送迎サービス、福祉有償運送	高齢者や障害者を対象とした移動を担う
シェアサイクル など	都市内の短い区間・エリアの移動を担う

（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） P13）

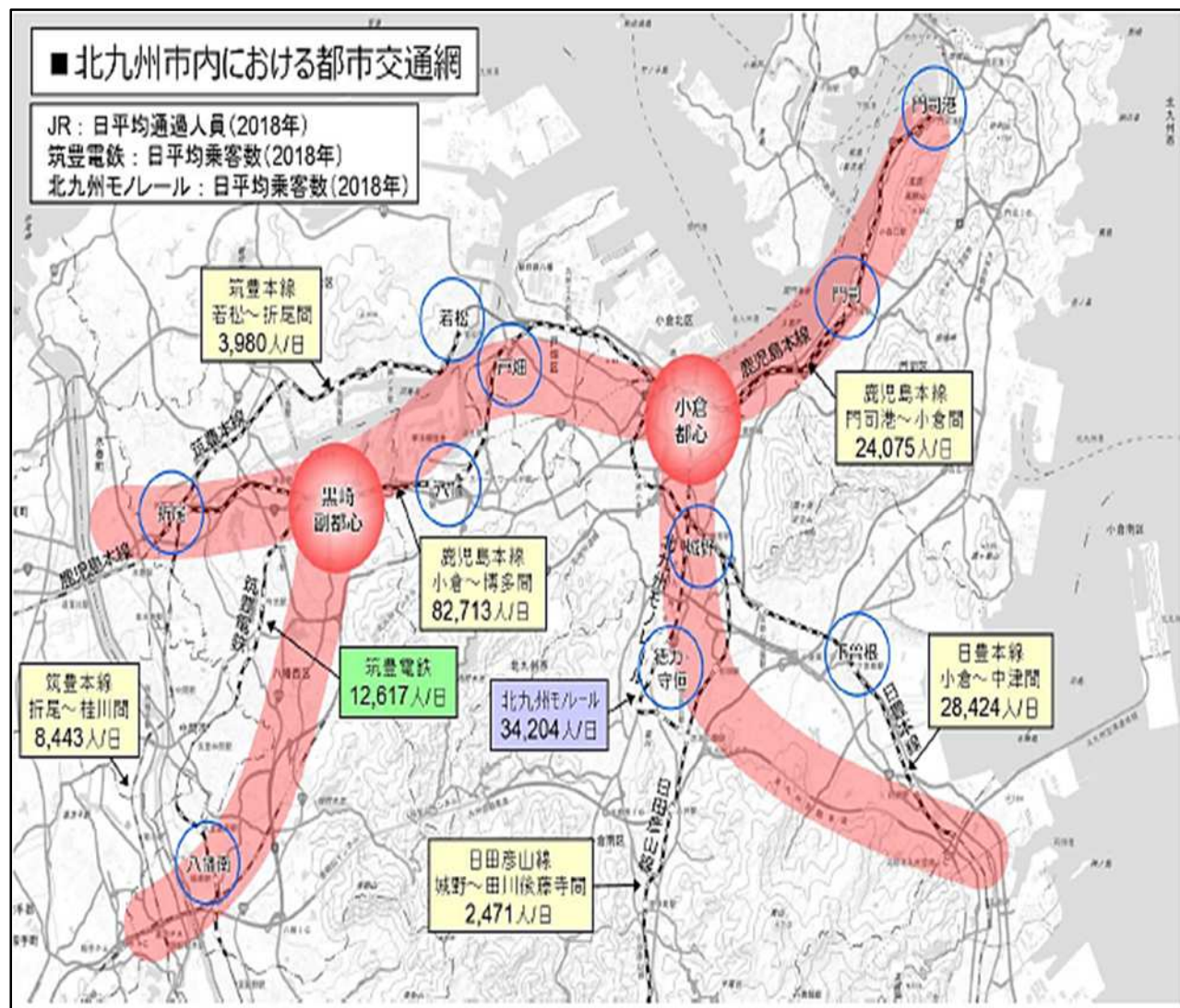
■北九州市内の公共交通マップ



（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） P14）

■北九州市の公共交通ネットワーク

小倉都心と黒崎副都心を中心に、鉄道やモノレールが伸び、生活支援拠点とを結ぶ“π（パイ）”型の公共交通ネットワークが形成されている。

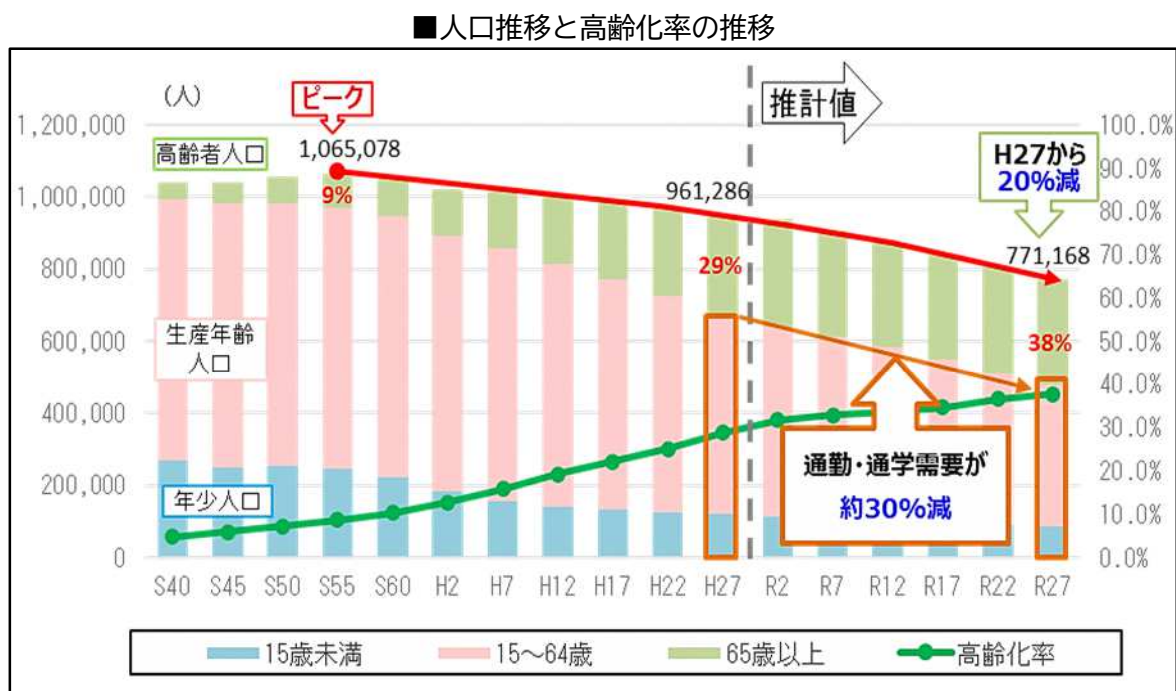


(出所：北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通計画） P14)

③人口動態

北九州市の人口は約 96 万人(平成 27(2015)年)で、昭和 55(1980)年を境に減少しており、令和 27(2045)年には約 77 万人となり、現況人口の約 80%になると推計されている。また、高齢者(65 歳以上)人口の占める割合は年々増加しており、平成 27(2015)年の約 29%から令和 27(2045)年では約 38%に増加すると見込まれている。

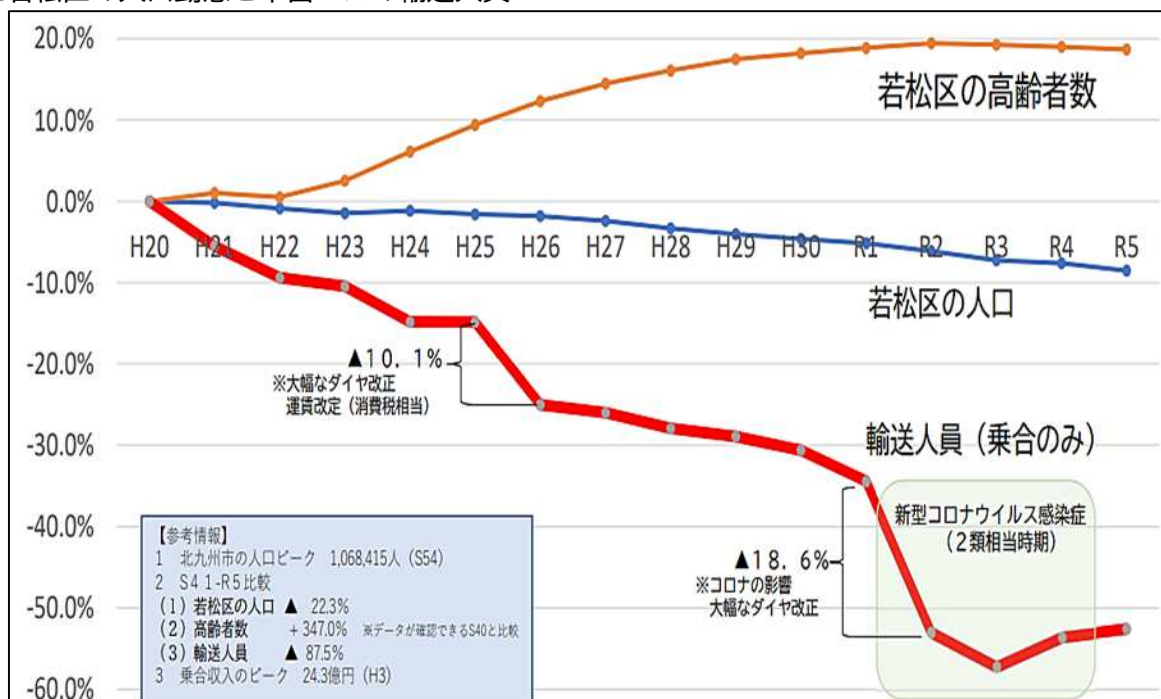
一方、65 歳未満の人口は、平成 27(2015)年の約 67 万人から令和 27(2045)年には約 48 万人となり、通勤・通学需要が約 30%減少すると推計されている。



(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）P15)

なお、市営バスの主要営業エリアである若松区の人口動態については下表のとおりである。

■若松区の人口動態と市営バスの輸送人員

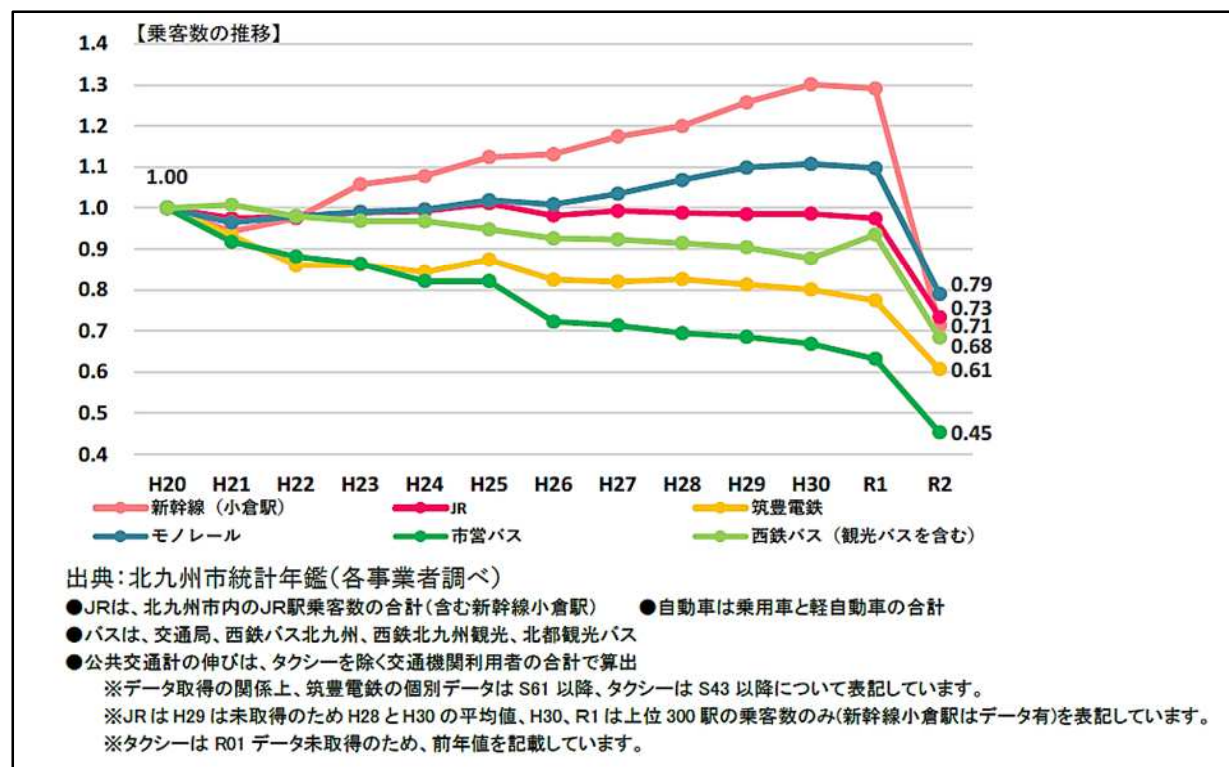
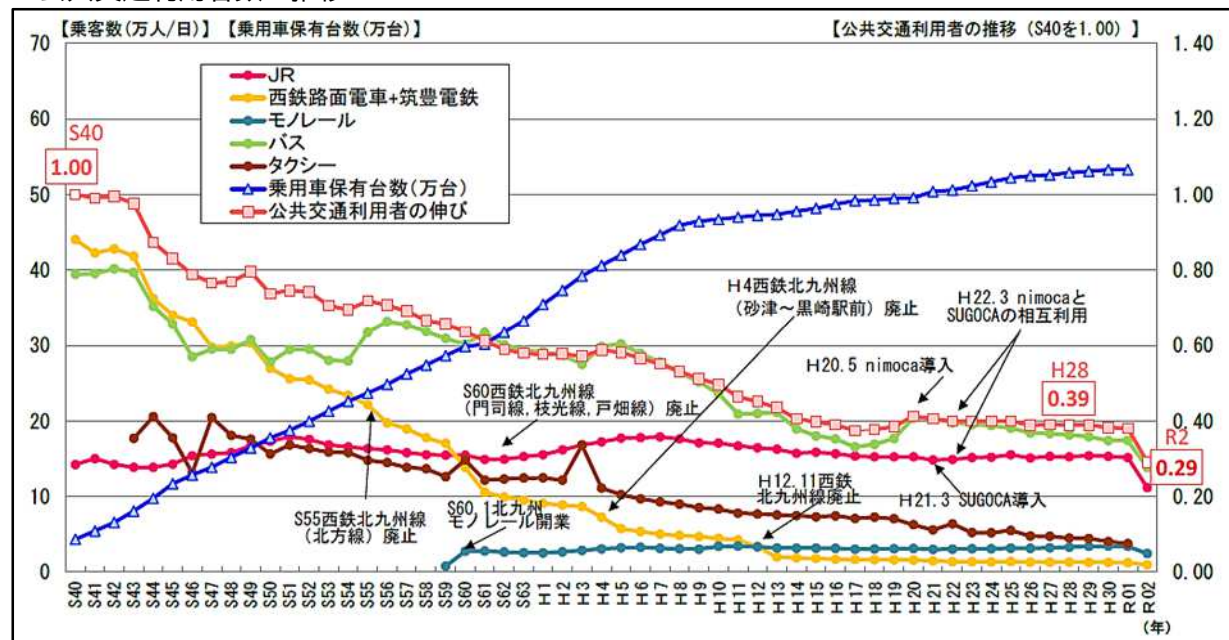


(出所：令和 6 年 12 月 12 日「北九州市営バス事業あり方・役割検討会議（第 2 回）資料集 P8）

④公共交通の利用状況

北九州市における公共交通利用者は、昭和 40 年代前半から右肩下がり減少してきた。平成 20(2008)年以降は IC カードの導入などにより、公共交通利用者の減少は下げ止まり横ばいで推移しているが、令和 2(2020)年は新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、大幅に減少している。令和 2(2020)年の利用者数を除き、交通機関別にみると、平成 20(2008)年以降は、新幹線やモノレールの利用者は増加傾向にあるが、一部の公共交通機関で利用者の減少が顕著となっている。

■公共交通利用者数の推移



(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) P18)

■各公共交通の利用状況概要

公共交通機関	利用者の概要
J R	主な J R 駅における駅別乗車人員は J R 小倉駅が最多であり、新幹線利用と合わせて一日当たり約 5 万人が利用している（令和元(2019)年実績）
筑豊電鉄	筑豊電鉄の主な駅別乗車人員は黒崎駅前が最も多く、一日当たり約 4 千人が利用している（令和元(2019)年実績）
北九州モノレール	北九州モノレールの主な駅別の乗車人員は小倉駅が最も多く、一日当たり約 9 千人が利用している また、その他の駅では一日当たり約 2 千人程度の利用で推移している（令和元(2019)年実績）
路線バス	西鉄バス及び北九州市営バスは一日当たり 173 千人（令和元(2019)年実績）の利用者数で、年々減少傾向にある（次頁参照）
おでかけ交通（※）	「おでかけ交通」を利用する年齢層は 60 歳以上が約 7 割～9 割を占め、利用者は年々減少傾向となる 年間総利用者数 7 万人（令和元(2019)年実績）

（※）北九州市では、平成 12(2000)年より、一定の人口が集積する公共交通空白地域(鉄道駅から 500m 以上、かつバス停から 300m 以上の地域)の生活交通を確保するために、商店街や病院など、日常生活に欠かせない場所へジャンボタクシーなどを運行する「おでかけ交通（定路線型）」事業を行っている。【令和 6(2024)年は、市内 8 地区】

また、平成 30(2018)年より、定路線型のおでかけ交通で対応が困難な需要が小さな地域を対象に、自宅から最寄り駅やバス停、生活拠点まで、事前予約制のセダntaxiを運行する「おでかけ交通（自由経路型）」事業を行っている。【令和 6(2024)年は、市内 2 地区】

（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） P20～P23 および、都市戦略局都市交通政策課へのヒアリングに基づくもの）

⑤ 路線バスの利用状況

北九州市の路線バスは、北西部の若松区および八幡西区を中心とした市営バスと、その他の市域全域を網羅する西鉄バスの運行エリアに分かれ、一部では重複して運行されている路線もある。バス運行本数は、ＪＲ鹿児島本線沿線駅を中心とした系統や旧市内電車通りで多くなっている。

西鉄バスの利用者は年々減少傾向にあり、市営バス利用者については、減少傾向が顕著となっている。

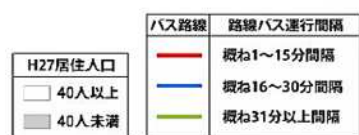
■市内バス事業者の概ねの営業エリア



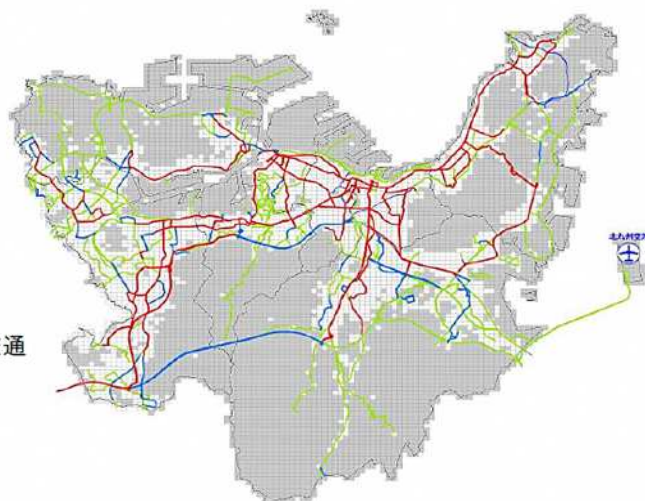
凡例（公共交通）	
バス	西鉄バス
市営バス	市営バス
おでかけ交通	おでかけ交通
鉄軌道	J R
	筑豊電鉄
モノレール	モノレール

出典：北九州市公共交通マップに基づき作成

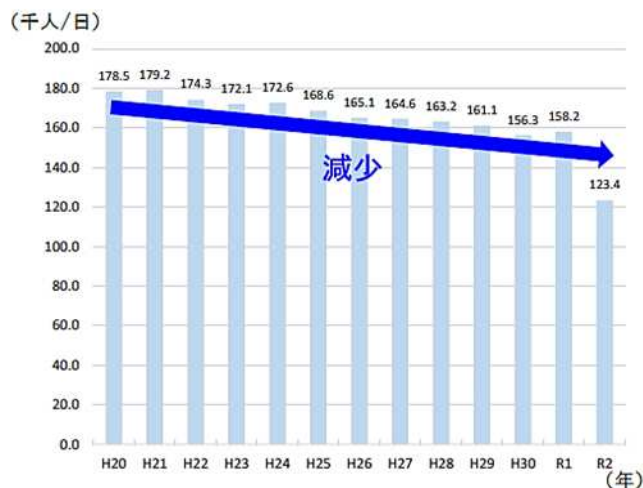
■北九州市内の運行本数ランク別バス路線網図



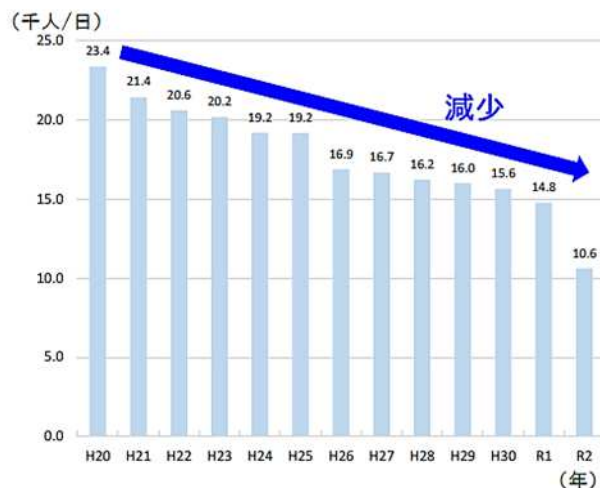
出典：バス路線：第5回北部九州PT調査に用いた公共交通データ(ナビタイム社作成)を基に作成
人口：H27国勢調査人口メッシュデータ



■西鉄バス利用者の推移



■市営バス利用者の推移



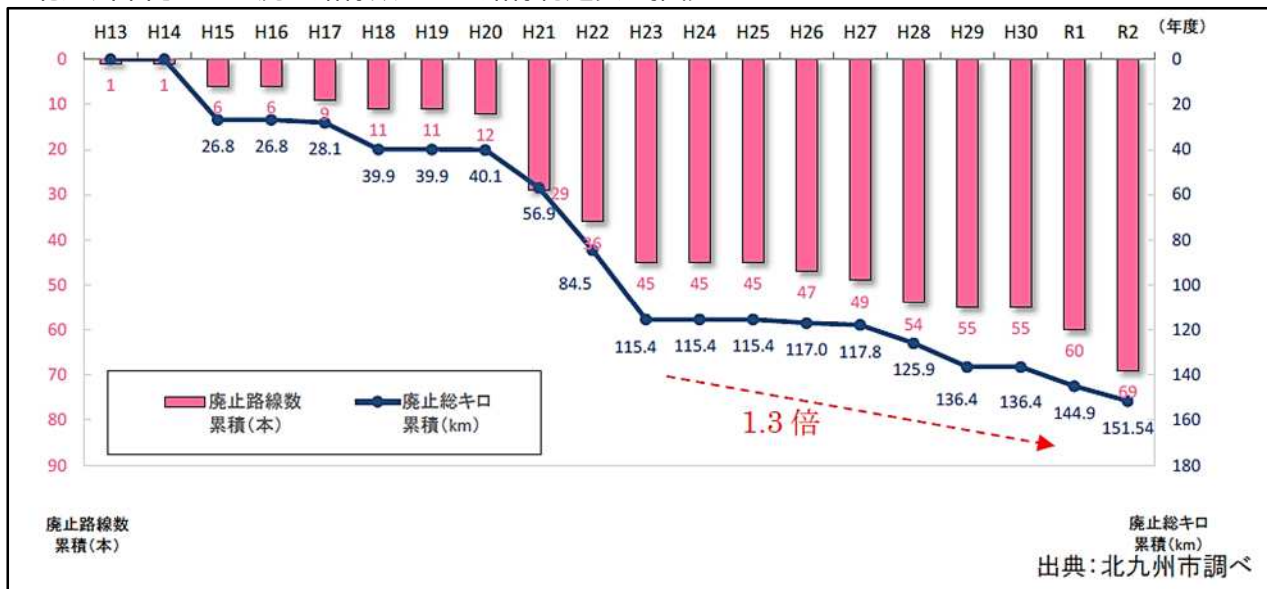
(出所：北九州市環境首都総合交通戦略(北九州市地域公共交通計画) P22)

⑥ 公共交通空白地域の拡大

北九州市のバス路線は、平成 13 年(2001 年)から令和 4 年(2022 年)3 月までに 69 路線(約 152 km)が廃止された。さらに、この 10 年間で、廃止路線延長が 1.3 倍に増加している。

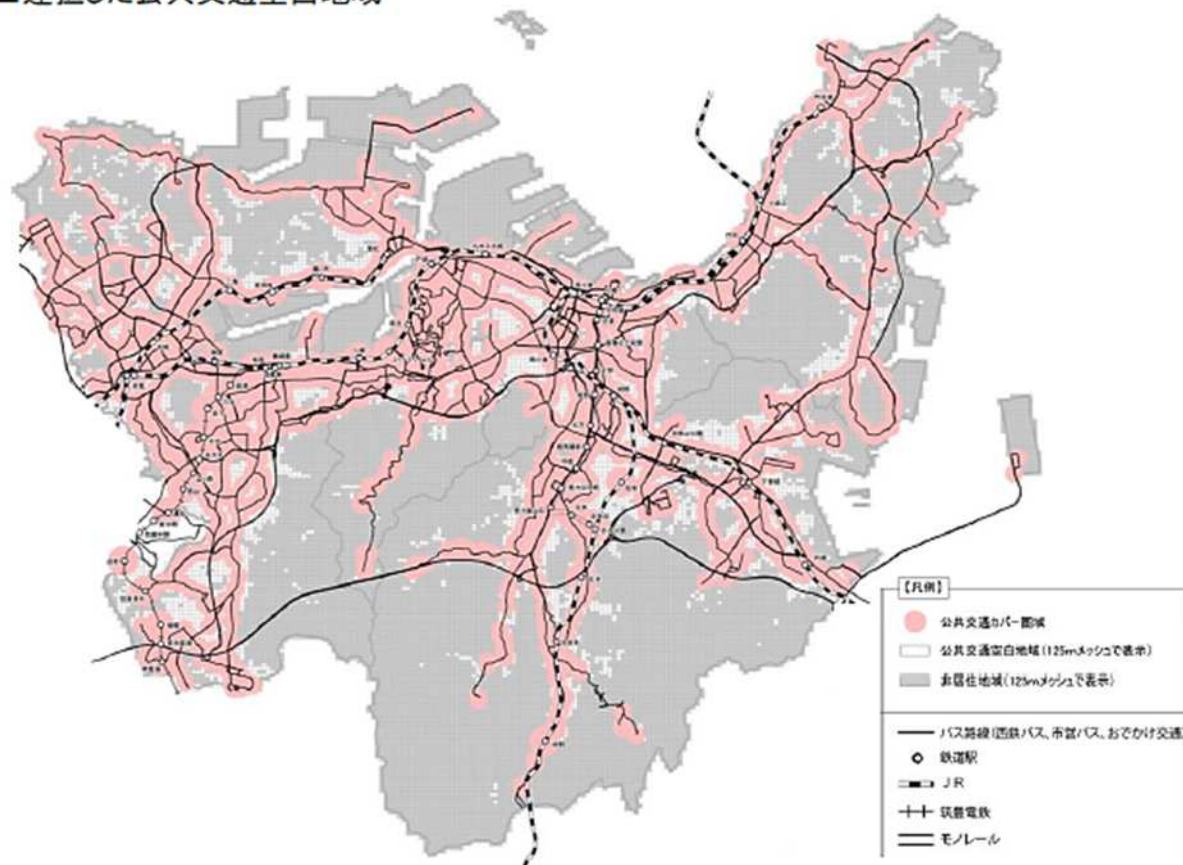
郊外部には、鉄道駅やバス停から離れている公共交通空白地域が点在している。

■北九州市内のバス廃止路線数および路線総延長の推移



(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) P24)

■連担した公共交通空白地域



※公共交通空白地域：鉄道駅から 500m 以上、かつバス停から 300m 以上の地域

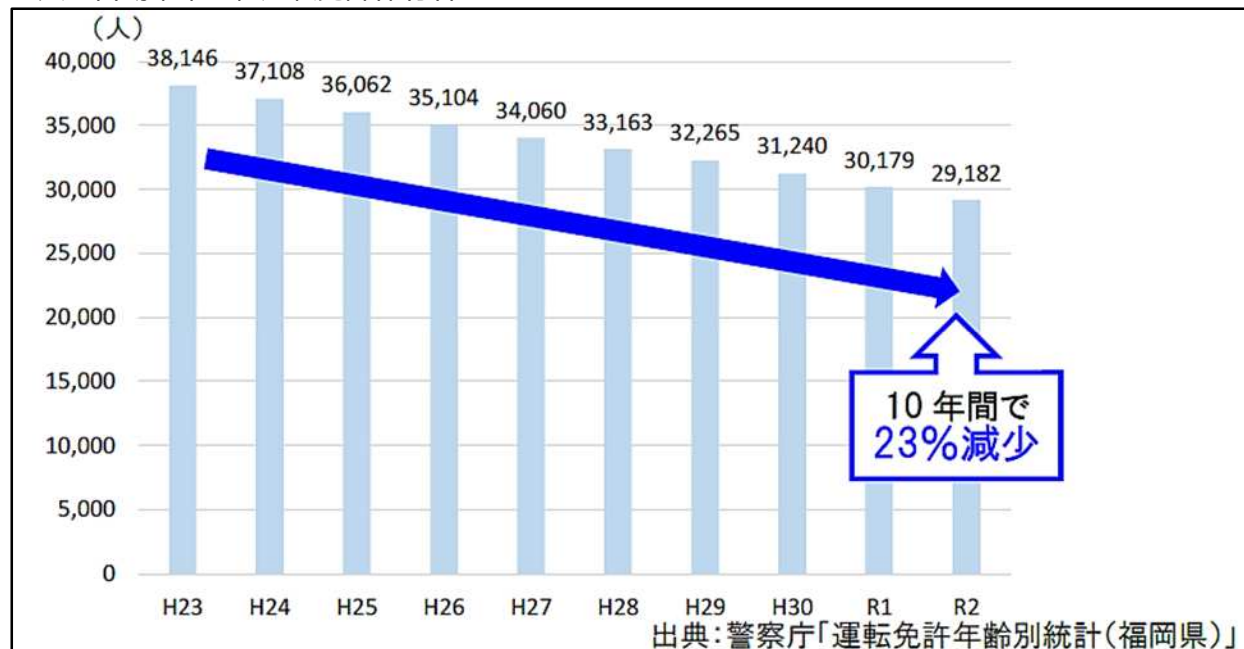
(出所：北九州市環境首都総合交通戦略(北九州市地域公共交通計画) P24)

⑦ 乗務員の高齢化

福岡県における大型自動車第二種運転免許保有者は減少傾向にあり、この10年間で23%減少している。また、免許保有者の年齢構成においては約60%を60歳以上が占めている。

公共交通では乗務員の確保が難しいこともあり、乗務員のうち、実際に60歳以上が占めている割合は、市営バスが約40%、西鉄バスが約12%となっている。

■大型自動車第二種運転免許保有者



■運転者数の年齢構成

＜西鉄バス＞			＜北九州市営バス＞		
年齢	人数	構成	年齢	人数	構成
24～29歳	15	1.9%	24～29歳	2	1.2%
30～39歳	67	8.4%	30～39歳	11	6.7%
40～49歳	269	33.8%	40～49歳	34	20.7%
50～59歳	349	43.8%	50～59歳	52	31.7%
60～69歳	94	11.8%	60～69歳	55	33.5%
70～72歳	2	0.3%	70～72歳	10	6.1%
合計	796	100.0%	合計	164	100.0%

※2021年3月現在

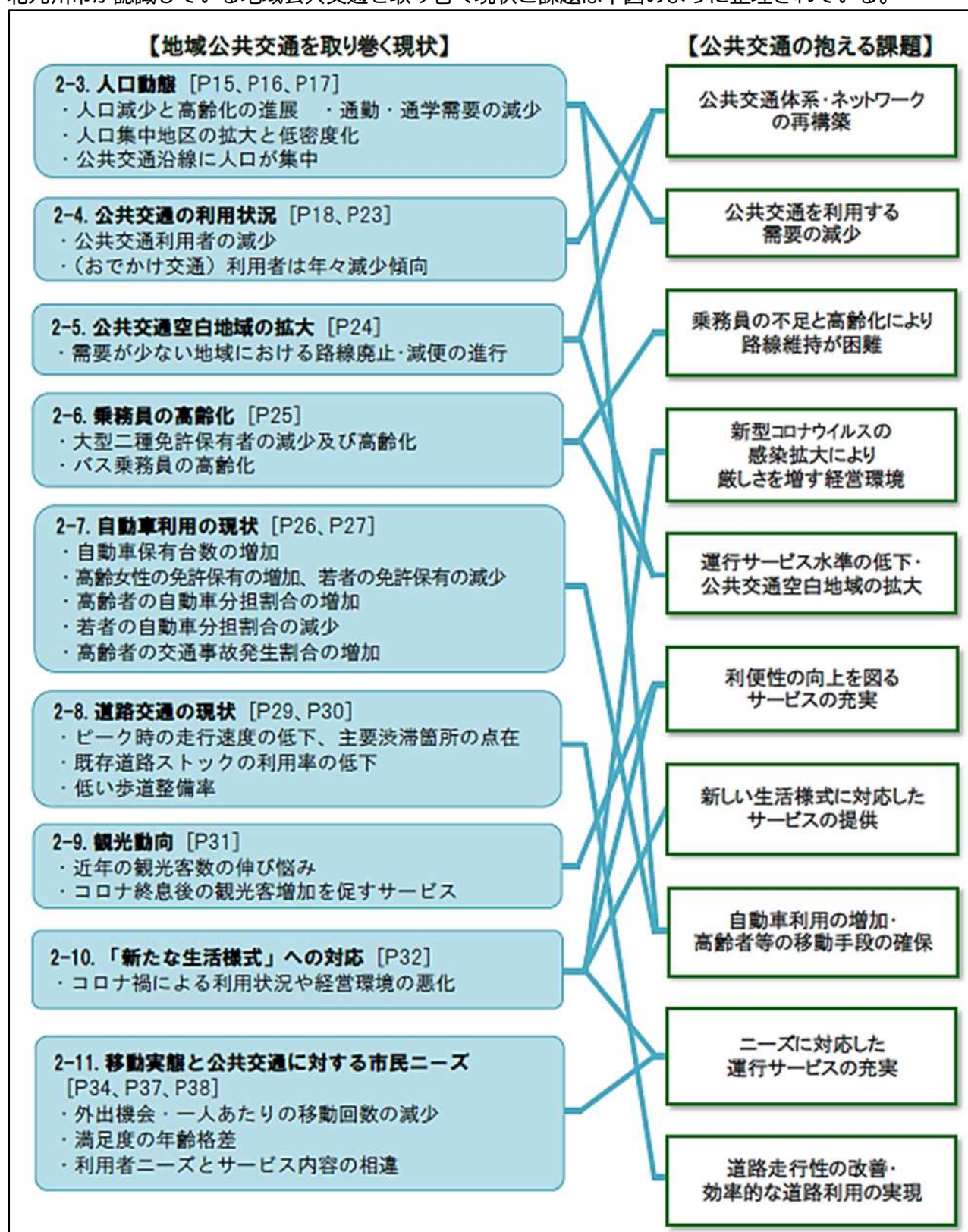
出典：西鉄バス北九州資料より

出典：交通局あり方検討会資料より

(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) P25)

2. 北九州市の地域公共交通の課題

北九州市が認識している地域公共交通を取り巻く現状と課題は下図のように整理されている。



（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） P39）

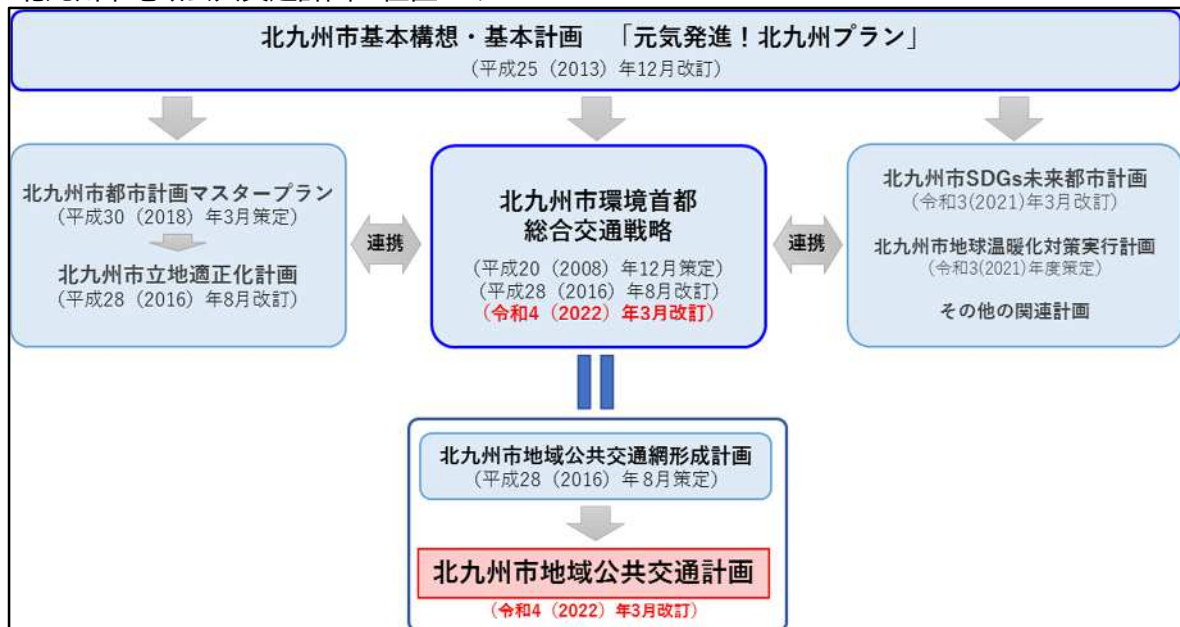
上記の図に記載のページは「北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通計画）令和4年3月」を参照のこと

3. 北九州市の計画の概要

北九州市の地域公共交通計画である「北九州市地域公共交通計画（北九州市環境首都総合交通戦略）」は、「北九州市立地適正化計画（令和 6 年 3 月改定）」「北九州市地球温暖化対策実行計画」などの関連計画と連携を図り、戦略的に推進することになっている。

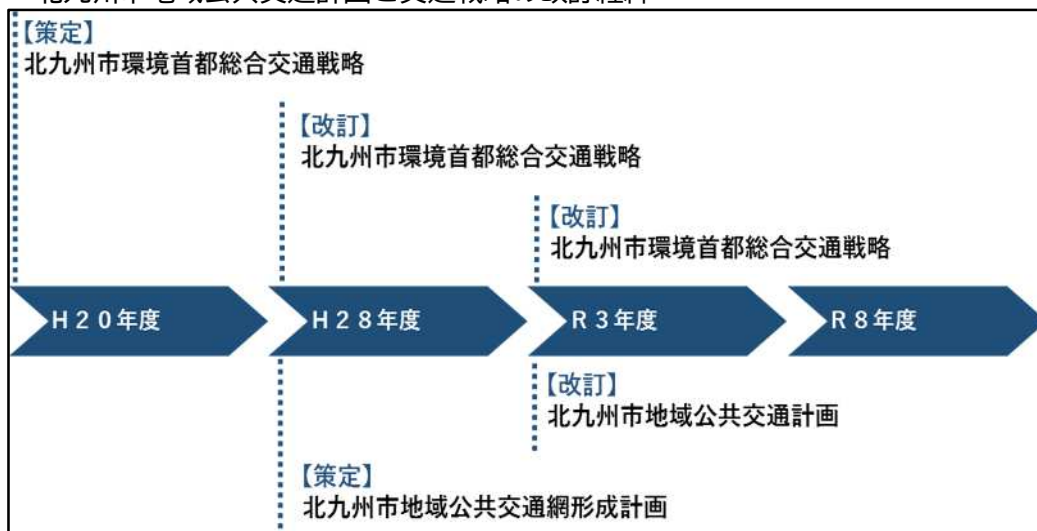
「北九州市地域公共交通計画（北九州市環境首都総合交通戦略）」は令和 4(2022)年 3 月に改定された。

≪北九州市地域公共交通計画の位置づけ≫



(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） P2)

≪北九州市地域公共交通計画と交通戦略の改訂経緯≫



(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） P2)

(1) 「元気発進！北九州プラン」(北九州市基本構想・基本計画)(平成 25 年 12 月改訂)

「元気発進！北九州プラン」は、まちづくりの基本的な考え方を示したもので、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、まちづくりの取組みの柱「V 街を支える」という観点から、都市の発展を支える拠点地区の整備と交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化、都市基盤・施設の効率的な活用・整備をもって、都市基盤の強化と国際物流拠点の形成を目的にしている。

【まちづくりの目標】

人と文化を育み、世界につながる、環境と技術のまち

これまでの歴史のなかで培ってきた人や文化、環境、技術など、まちの「たから」を活かし、市民一人ひとりの幸せとまちの未来を、みんなで力を合わせて築いていきます。

すべての市民が人権を尊重され、自らの持つ力を発揮し活躍できるとともに、地域文化を育みながら心豊かに暮らせるまちをめざします。

また、産業技術や環境技術の集積、アジアとの交流の歴史などを活かしながら、環境と産業が調和した低炭素社会づくりに挑戦し、世界と交流するまちをめざします。

夢と希望にあふれた未来のため、市民がまちに自信と誇りを持ち、住んでいる市民はもちろん訪れた人も、「住んでみたい、住み続けたい」と思えるまちを実現していきます。

【基本方針】

- 人づくり ～多様な人材が輝くまちをつくる～
- 暮らしづくり ～質の高い暮らしができるまちをつくる～
- 産業づくり ～元気で人が集まるまちをつくる～
- 都市づくり ～便利で快適なまちをつくる～

【都市ブランドの構築】

○世界の環境都市

- ・自然や景観などの美しさを実感できるまちづくり
- ・低炭素社会の実現
- ・環境国際協力の推進

○アジアの技術都市

- ・アジアの中核的ものづくり拠点
- ・アジアの研究開発の強化・人材育成の推進
- ・アジアの交流拠点の実現

【まちづくりのちから】

- 市民のちから ～みんなでまちをつくる～
- 行政のちから ～新しい市役所になる～
- 連携のちから ～まちとまちのつながりを強める～
- 資産のちから ～まちの「たから」を活かす
- 自然のちから ～自然の恵みを活かす～

【まちづくりの取組みの柱】

- I 人を育てる ～子育て・教育日本一と創造性あふれる人材の輩出～
- II きずなを結ぶ ～健康で安全・安心な暮らしの実現～
- III 暮らしを彩る ～快適な生活空間の創出と文化・スポーツの振興～
- IV いきいきと働く ～競争力のある産業振興と豊かな雇用創出～

V 街を支える

～都市基盤の強化と国際物流拠点の形成～

- 都市の発展を支える拠点地区の整備
- 交通・物流基盤の機能強化とネットワーク化
- 都市基盤・施設の効率的な活用・整備

- VI 環境を未来に引き継ぐ ～市民・行政・企業が共につくる「世界の環境都市」～

- VII アジアの中で成長する ～アジア諸都市との交流・協力と広域連携～

(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) P3)

(2) 北九州市都市計画マスタープラン（平成 30 年 3 月策定）

「北九州市都市計画マスタープラン」は、「元気発進！北九州プラン」が描く都市の将来像の実現に向けて、都市計画の視点から、街づくりの将来ビジョンや都市計画の基本的な方針を示す都市計画法に基づき定めたものである。

【都市計画の目標】

○すべての市民が安心して暮らせるまちをつくる

○にぎわいと活力があるまちをつくる

○訪れたいまち、住みたくなるまちをつくる

○環境にやさしいまちをつくる

○市民、行政、多様な主体が連携したまちづくりを進める

【「交通施設」部門における基本方針】

⇒①安全・安心な暮らしを支える交通体系の構築

- i 街なか居住を支える交通施設の充実
- ii 快適に歩ける生活道路や人にやさしい交通施設の整備
- iii 安全・安心な生活を支える生活道路の整備
- iv 日常生活を支える交通手段の確保

⇒②物流拠点都市の形成や広域的な交流・連携の活性化に向けた交通体系の構築

- i 拠点地区における住宅・産業開発プロジェクトを支援する交通施設の整備
- ii 効率的な物流など産業を支える交通施設の整備
- iii 広域的な交流や地域連携を促進する交通施設の整備

⇒③利用しやすい快適な交通体系の構築

- i 「観光まちづくり」を支援する交通施設の整備
- ii 交通結節機能の強化
- iii 役割に応じた道路機能の適正化

⇒④ストックを活かし、自然保護や地球環境に配慮した交通体系の構築

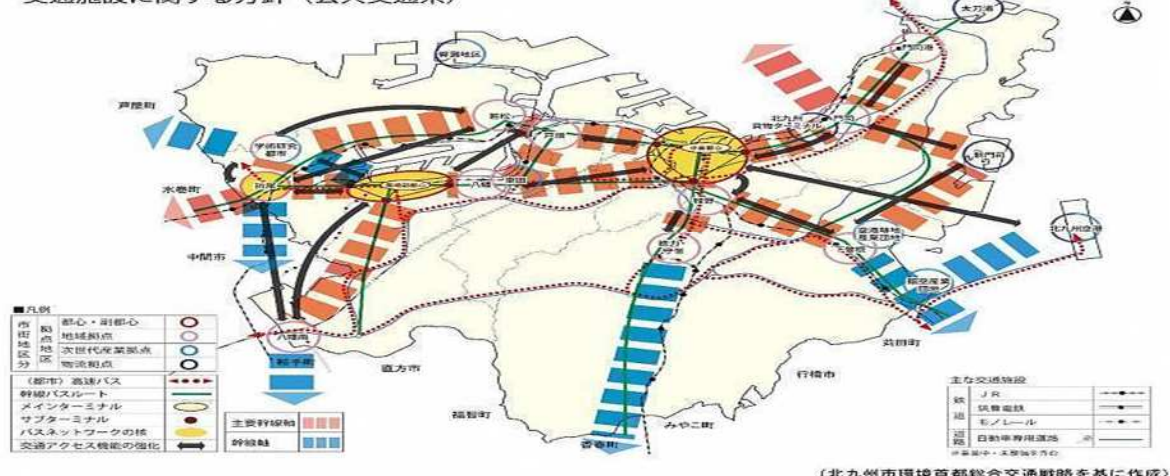
- i 既存の交通施設などを活用した効率的・効果的な交通体系の再整備
- ii 地球環境に配慮した自動車交通の抑制
- iii 沿道環境に配慮した道路整備
- iv 自然・田園ゾーンにおける自然保護や生態系維持に配慮した道路整備

⇒⑤市民・企業・交通事業者・行政の役割を明確にした交通施策の推進

- i 市民ニーズに基づく道路改良
- ii 協働による維持・管理
- iii ソフト的な交通施策の推進

【交通施設に関する方針（公共交通系）】

交通施設に関する方針（公共交通系）

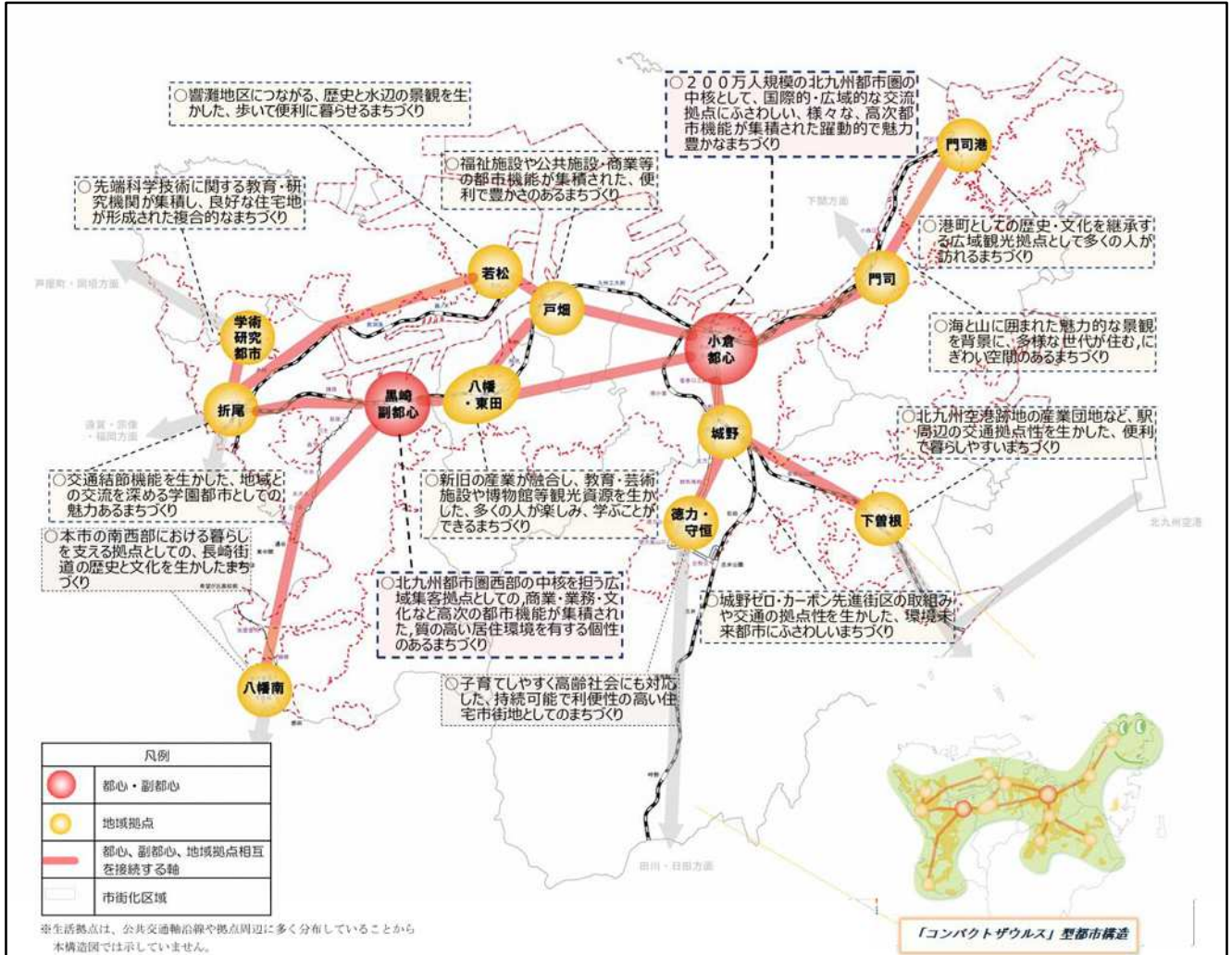


（出所：北九州市環境首都総合交通戦略（北九州市地域公共交通計画） P4）

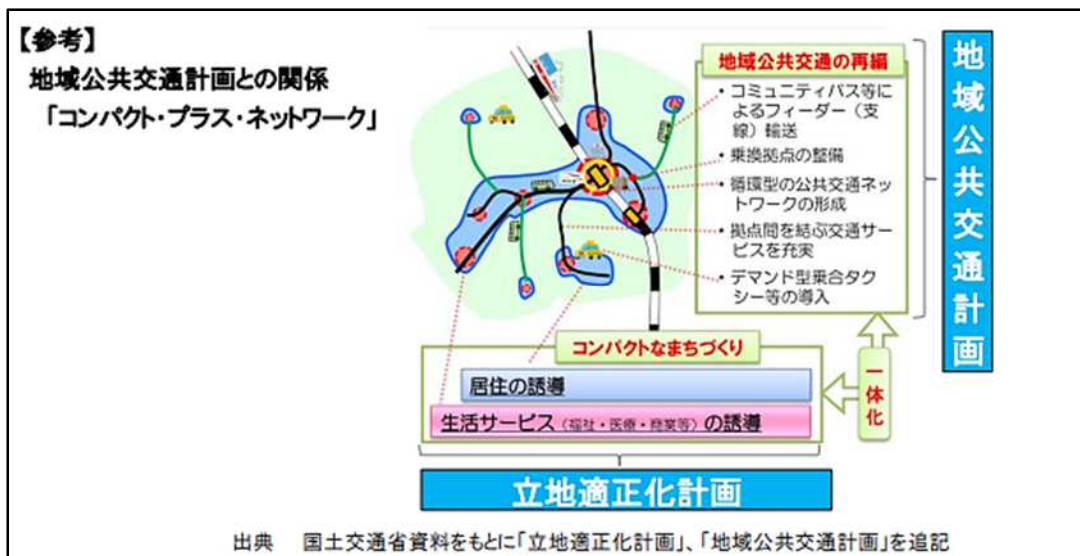
(3) 北九州市立地適正化計画（平成 28 年 8 月策定 令和 6 年 3 月改定）

「北九州市立地適正化計画」は、既存の複数の拠点機能や交通利便性を活かしつつ、住宅や生活支援施設がコンパクトに集約した都市構造の実現に向けて、都市機能や居住の誘導を図る区域を設定し、誘導を図っている。

《拠点構造とまちづくりの方向性》



（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） P5）



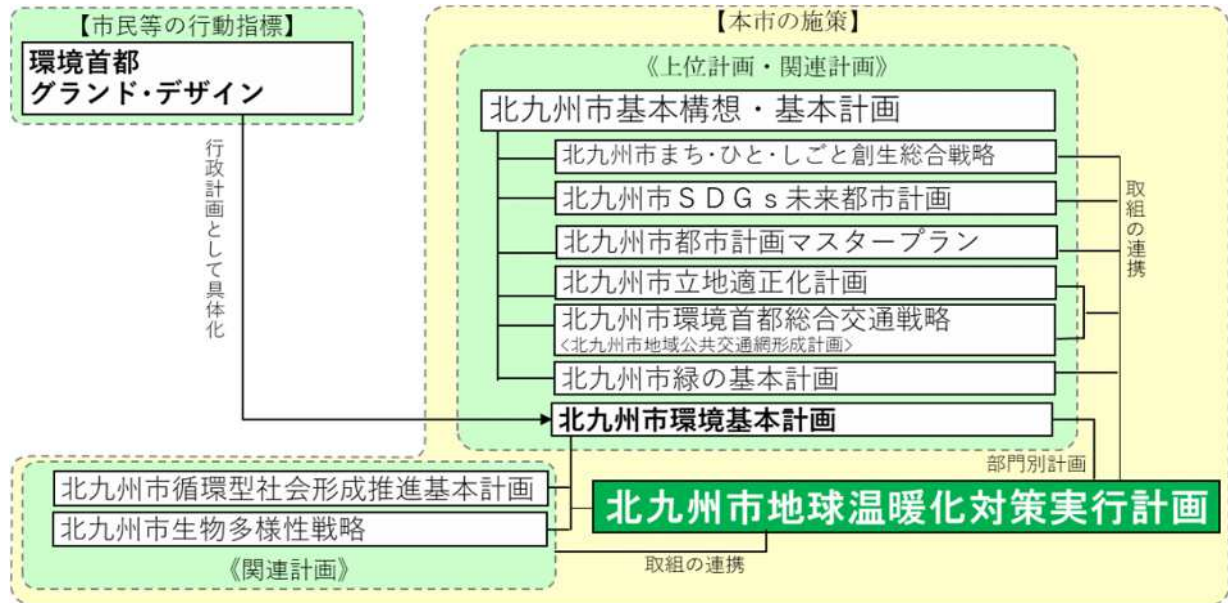
(4) 北九州市 SDGs 未来都市計画（平成 30 年 8 月策定：2021 年～2023 年）【R3.3 改定】

「北九州市 SDGs 未来都市計画」は、平成 30 年 6 月に国から「SDGs 未来都市」に選定されたことを受け、同年 8 月に策定した。

(5) 北九州市地球温暖化対策実行計画（令和 3 年 8 月策定）

「北九州市地球温暖化対策実行計画」は、本市における温室効果ガスの削減目標や地球温暖化対策に係る取組内容を定めたものである。北九州市環境首都総合交通戦略との関係は、下図のとおりである。

<計画の位置づけと関連計画>



<削減目標>

2050年（目指すべき姿：ゴール）

市内の温室効果ガス排出の**実質ゼロを目指す（ゼロカーボンシティ）**

2030年度（達成目標：ターゲット）

2050年の実質ゼロの中間地点として、**今後10年が極めて重要な期間と認識し**
具体的な削減対策と効果を積み上げ、**2013年度比で47%以上削減**

（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） P7）

(6) 公共交通に関わる政策・法制度の動向

① 地域公共交通に関する政策

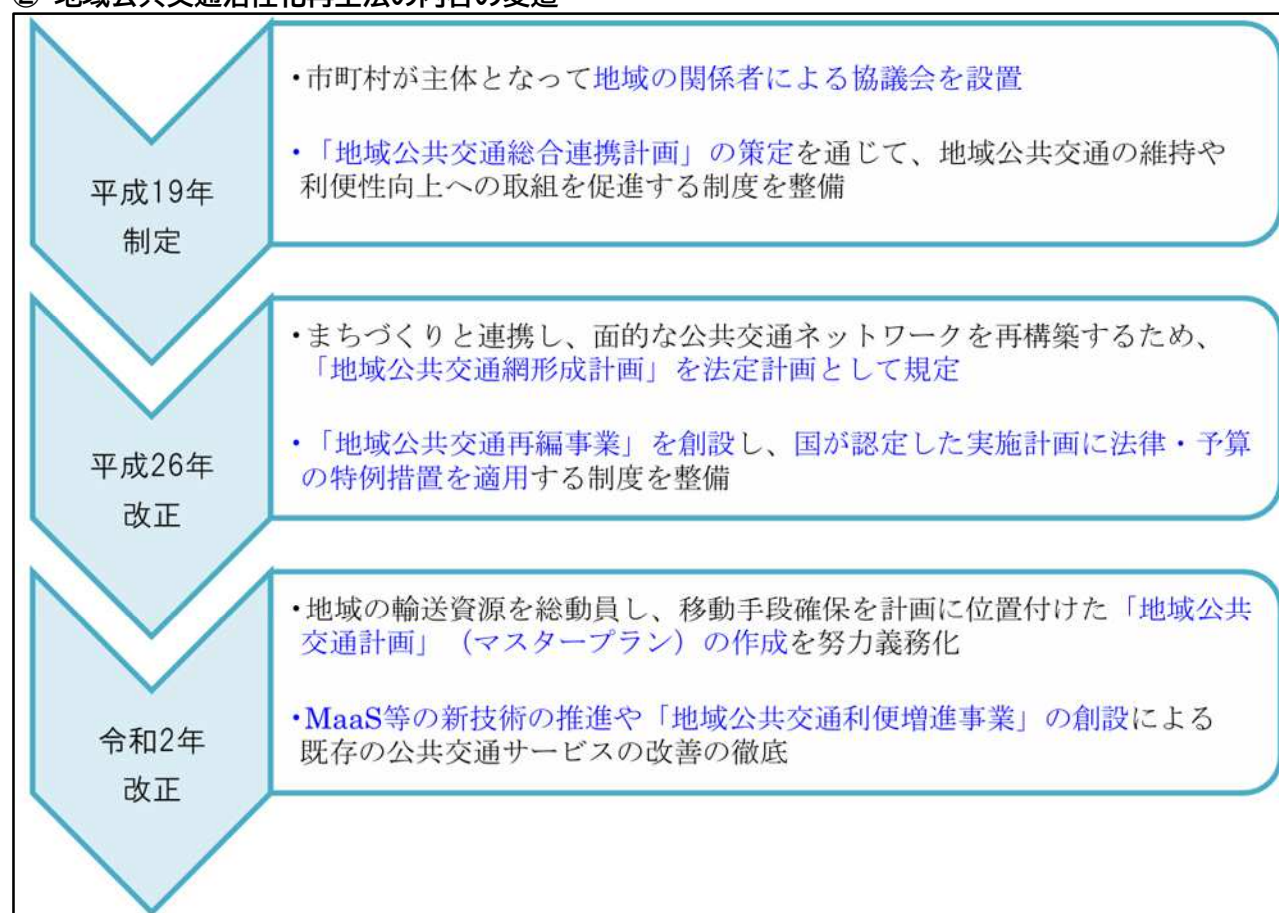
【事業の規制緩和】

平成 12 年 2 月：貸切バス事業（道路運送法）、国内航空運送事業（航空法）の規制緩和
平成 12 年 3 月：旅客鉄道事業（鉄道事業法）の規制緩和
平成 12 年 10 月：国内旅客船事業（海上運送法）の規制緩和
平成 14 年 2 月：乗合バス事業・タクシー事業（道路運送法）の規制緩和
平成 18 年 10 月：自家用有償旅客運送の登録制度の創設（道路運送法）

【地域公共交通活性化のための計画制度・支援策】

平成 19 年 2 月：「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」施行
（地域公共交通活性化再生法）
平成 26 年 11 月：「地域公共交通の活性化および再生に関する法律の一部を改正する法律」施行
令和 2 年 11 月：「地域公共交通の活性化および再生に関する法律の一部を改正する法律」施行

② 地域公共交通活性化再生法の内容の変遷



（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） P9）

なお、令和 5(2023)年 4 月 1 日に改正道路交通法が施行され、自動運転レベル 4 の公道走行が解禁された。自動運転レベル 4 では、限定された領域であれば、すべての運転をシステムに委ねることができ、無人運転が可能になった。

4. 北九州市のこれまでの交通施策の取組み

これまでの交通施策の主な取り組みは下表のとおりである。

モビリティ・マネジメント (※)の実施	学校モビリティ・マネジメント (H28～R2) 計 15 校 (約 600 人) 高齢者モビリティ・マネジメント (H29～R2) 計 52 箇所 (約 2200 人)
交通結節機能の強化	駅前広場の整備 (八幡駅 R1 完成・JR 城野駅北口 H28 完成) 乗継環境の改善 (下曽根駅にて R1 から JR と西鉄バスの乗継案内表示・駅舎内にバス待ちスペースを設置) バス待ち環境改善 (上屋 10 基、ベンチ 62 基、広告付きバス停 11 箇所、スマートバス停 44 箇所 (H28～R2))
バリアフリー化の推進	低床式バスの導入 (西鉄バス北九州、北九州市営バス) ユニバーサルデザインタクシーの導入 (R2～補助制度創設) 駅のバリアフリー (駅舎、昇降用エレベータ設置等)
幹線バス路線の高機能化	連節バス導入 (R1～：小倉～黒崎、小倉～戸畑、 R3～：小倉～恒見 (門司))
筑豊電鉄の高機能化	低床式車両の導入 (H27～H29、4 編成)
おでかけ交通への支援強化	乗り放題定期券の導入 (H30)、PR チラシ、おでかけ交通用バス停整備
徒歩・自転車での移動環境・ 利用環境の改善	駐輪施設の整備 (JR 八幡駅 H31 完成) 自転車の利用促進 (シェアサイクル事業 R3～)

出所：北九州市地域公共交通計画（北九州市環境首都総合交通戦略）第 4 章

※：モビリティ・マネジメントとは

モビリティ・マネジメント (MM) とは、当該の地域や都市を、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に (=かしこく) 利用する状態」へと少しずつ変えていく一連の取り組みを意味するものです。こうした施策目標は、TDM (交通需要マネジメント) と同様なのですが、「環境や健康などに配慮した交通行動を、大規模、かつ、個別的に呼びかけていくコミュニケーション施策」を中心として、ひとり一人の住民や、一つ一つの職場組織等に働きかけ、自発的な行動の転換を促していく点が、その大きな特徴です。

そして、こうしたコミュニケーション施策を中心として、

- ・交通システム運用改善等の TDM 施策
- ・交通システムそのものの改善や新規導入
- ・そうした諸施策の実施主体の「組織の改変」や「新たな組織の構築」等

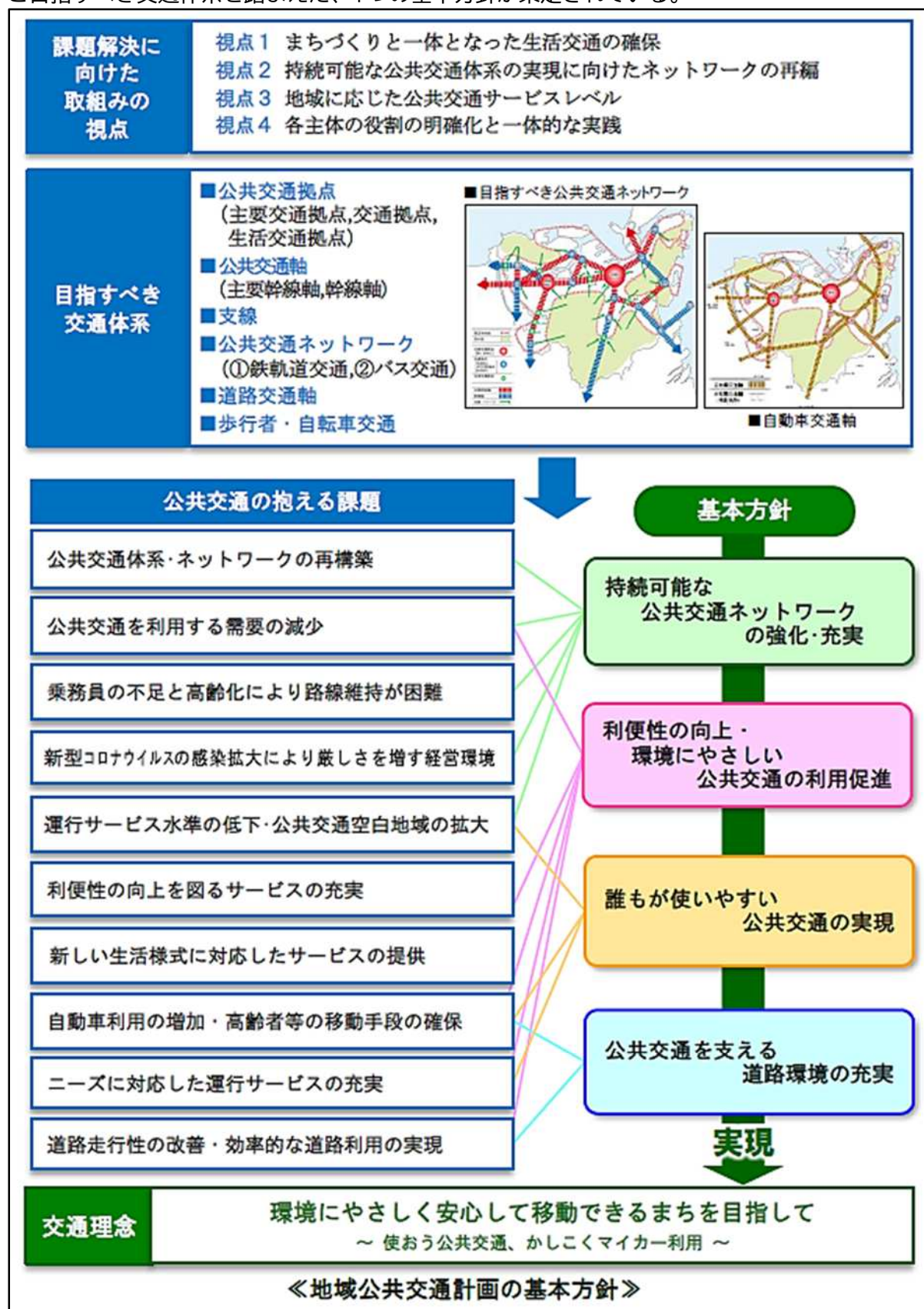
の、これまでも行われてきた各種施策を実施していきます。そして、こうした取り組みを通じて、最終的に、当該の地域や都市において「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に (=かしこく) 利用する状態」を目指していきます。これが、モビリティ・マネジメント (MM) と呼ばれる取り組みです。

(出所：国土交通省 モビリティ・マネジメント (パンフレット))

<https://www.mlit.go.jp/common/000234997.pdf>

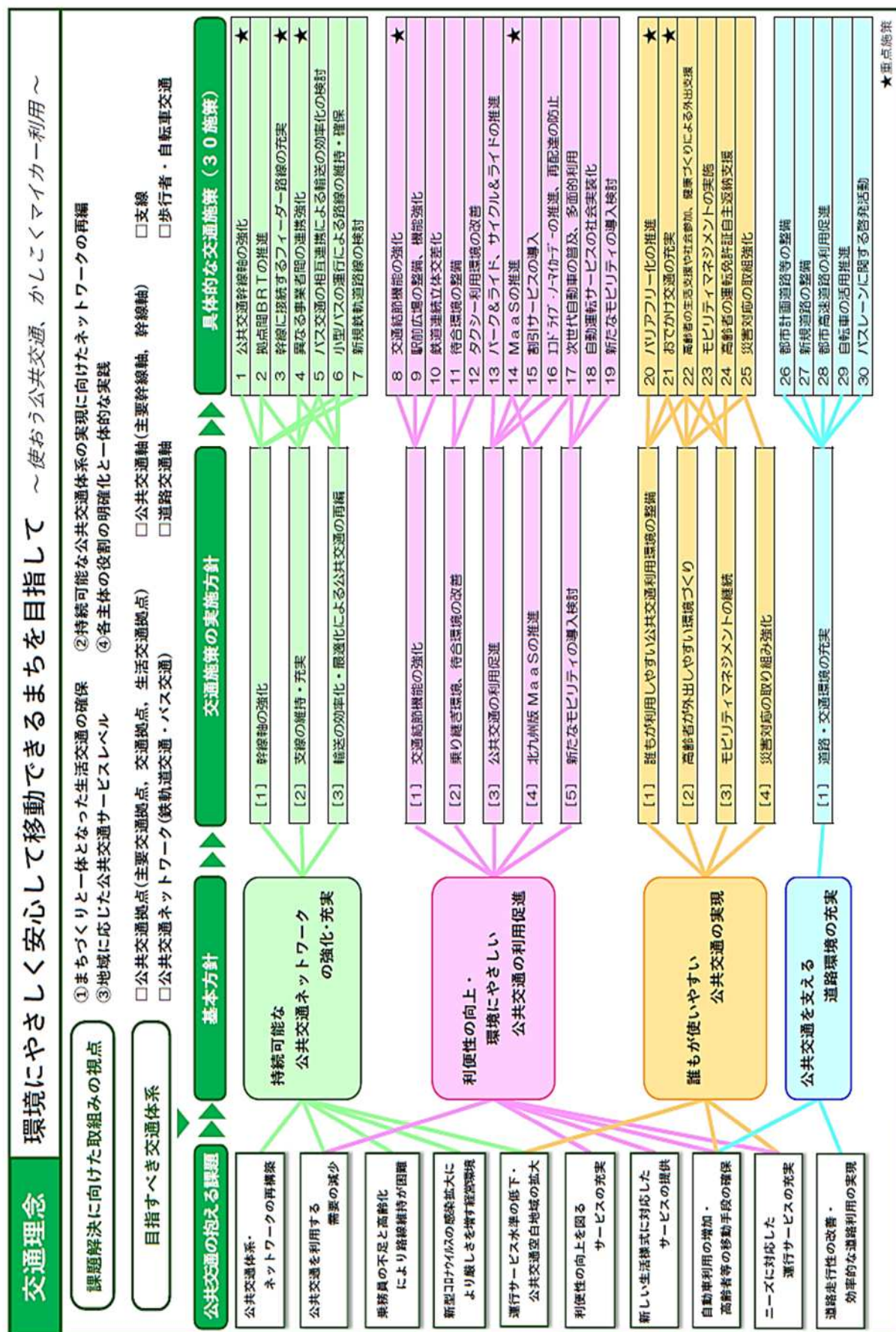
5. 北九州市の地域公共交通計画の基本方針

北九州市が掲げる交通理念の実現に向け、公共交通の抱える課題解決に向けた取り組みの視点と目指すべき交通体系を踏まえた、4つの基本方針が策定されている。



(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） P55)

6. 北九州市の交通施策の枠組みおよび計画目標の設定



(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) P57)

北九州市地域公共交通計画（北九州市環境首都総合交通戦略）においての重点施策 7 項目の交通施策（施策は、上表の「具体的な交通施策（30 施策）」を参照）の内容は下表のとおりである。

分類	交通施策	施策の内容
持続可能な公共交通ネットワークの強化・充実	1 公共交通幹線軸の強化	コンパクト・プラス・ネットワーク型の都市構造を目指し、市内の拠点間を結ぶ幹線軸の公共交通サービスを強化します。
	3 幹線に接続するフィーダー路線の充実	効率的で持続可能な公共交通ネットワークの形成に向け、最寄りの幹線に接続するフィーダー路線の充実を図ります。
	4 異なる事業者間の連携強化	利便性が高く持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、異なる事業者間の連携を強化し、利用者の利便性の向上や効率的な運行に取り組みます。
利便性の向上・環境にやさしい公共交通の利用促進	8 交通結節機能の強化	乗り継ぎ利用者の多い駅やバス停において、事業者間が連携し、快適に多様な交通サービスを利用できる交通拠点となるように、交通結節機能を強化します。
	14 MaaS の推進	本市の地域特性に応じた北九州版 MaaS の実現に向けて、チケットレス、キャッシュレスなどの取り組みを推進します。
誰もが使いやすい公共交通の実現	20 バリアフリー化の推進	様々な障害のある方や高齢者、訪日外国人などの公共交通の利用環境を改善するため、鉄道駅・バス停周辺・車両・案内表記などのバリアフリー化を進めます。
	21 おでかけ交通の充実	地域住民の交通手段を確保するため、地域住民、交通事業者、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しており、今後もおでかけ交通の充実を図ります。

（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） P56）

具体的な計画目標(総括)は下図のとおりである。

■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%	
※1:平成27年国勢調査に基づく北九州市人口(961,286人)をもとに算出しています。 ※2:北九州市市政モニターアンケート調査結果をもとに算出しています。 ※3:北九州市環境局で令和3年度に策定中の北九州市地球温暖化対策実行計画において、令和12年度(2030年度)の目標とする排出量です。				
	指標値		計画目標値	適用
	現況 (R3) ※4	計画 (R8)		
公共交通人口 カバー率	86.3%	86%	約 86%を維持	H27 国勢調査人口メッシュデータ(125mメッシュ)を適用
人口 10 万人 あたりの 公共交通利用 者数	公共交通利用者 R1:37.0万人/日 ⇒3.8万人/10万人	3.8万人/10万人	約 3.8万人/10万人 を維持	R1 公共交通利用者数と H27 国勢調査北九州市 人口(H27:961,286人)を 適用
公共交通に 対する満足度	66.1%	70%	約 70%に向上	R2 年度第2回市政モニター アンケート結果(問 25-2)を 適用
運輸部門 CO ₂ 排出削減率	排出量 172 万 t 注)平成 25 年度	排出量 104 万 t (68 万 t 削減) 注)令和 12 年度	約 40%の削減	北九州市地球温暖化対 策実行計画の運輸部門 の計画目標値
※4:現況値(R3)は、既存の統計データや収集可能な最新年次のデータとしています。				

(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)

7. 北九州市営バスの沿革

(1) 市営バスの沿革

若松市営バスから北九州市営バスへ

北九州市営バスの前身は旧若松市の市営バスである。昭和 37(1962)年、若戸大橋開通に先立ち、旧若松市は門司・小倉・戸畑・八幡と結ぶ運行計画の免許を申請した。しかし同時期に西日本鉄道も若松へのバス乗り入れを申請し、運輸省（当時）は両者の競合は不相当と判断し、若松市営バスは戸畑まで、西鉄バスは若松駅までで系統を打ち切るという裁定がなされた。そのため北九州市営バスとなっても、その営業区域は若松区を中心に市の北西部と水巻町、芦屋町に限定されることとなった。

経営危機への直面と財政再建

モータリゼーションにより全国の公営交通事業は経営危機に直面したが、北九州市交通局による市営バス事業も昭和 41(1966)年度に、地方公営企業法に基づく財政再建団体に指定された。乗合バスのワンマン化や路線の合理化など経営改善に向けた努力によって財政再建は同 49 (1974)年に完了したが、その間にも輸送人員は約 2 割減少し、その後も減少に歯止めがかからず、経営改善を続けながら現在に至っている。

サービス改善・向上

経営改善に向けて、利用者サービス向上のために路線やダイヤの見直しが図られてきた。昭和 46(1971)年には、市庁舎の開設にともない小倉線の運行が開始された。また、同 50 年代以降、若松区西部における大規模な宅地開発に対応した路線見直しが行われた。

西鉄バスとの乗り継ぎ利便性向上のため、同 53(1978)年に市営バスと西鉄バスの共通定期券利用が本城西団地～黒崎間で開始された。

また、平成 13(2001)年、西日本では最も早くバス乗車用 IC カード「ひまわりバスカード」を導入した。ただし、西鉄の nimoca や JR 九州の SUGOCA などと異なった方式のため相互利用はできない。

同 14(2002)年からは、黒崎・芦屋間の急行バス（芦屋急行線）について、西鉄バス北九州と共同運行が開始された。

同 18(2006)年 4 月には、定時運行の確保や JR との接続を効率化するためダイヤの全面改正が行われ、路線や系統番号などのシステムが大きく改編された。また営業体制も見直され、二島駅を境に東へ向かう路線は若松営業所が、西へ向かう路線は向田営業所が、それぞれ受け持つようになった。

公営バス事業存続に向けた取り組み

平成 17(2005)年 3 月に市の「企業会計・特別会計経営改善委員会」から、バス事業の民間移譲が必要という提言がなされた。それに対し、市交通局は徹底した経営改善に取り組み、同 20(2008)年度までに経常収支および単年度資金収支を黒字化するという目標を達成した。その後、同 21 (2009)年に「北九州市営バス事業あり方検討会議」を設置して議論・検討を重ね、その結果、同 22(2010)年 7 月に、「引き続き健全経営を保ちながら、公営バス事業者としての使命を果たしていくべき」との結論に至った。

同 23 (2011)年に 5 か年計画として定めた「北九州市営バス事業経営計画」に基づいて、公営バス事業存続に向けた取り組みを実施している。同 24(2012)年 4 月には 17 年ぶりの運賃改定を行うとともに、利用実態に即した効率的なダイヤ改正を実施した。

しかし、令和 2(2020)年 3 月からの新型コロナウイルス感染症による外出自粛のため、利用者が大幅に減少した。それにより、それまでの利用者の減少が続く傾向に拍車がかかり、経営状況はさらに悪化し、令和 4(2022)年度まで赤字が継続していた。依然として利用者数は、新型コロナウイルス禍前の水準に回復していないが、一般会計からの支援によって、令和 5(2023)年度には、かろうじて黒字転換した。

なお、運転者など人材不足の影響が顕在化しており、公営バス事業を今まで通りに維持することが困難な状況になっている。その中でも、公営企業として地域貢献を掲げ、10 人乗り小型バスを活用した「お買い物バス」を令和 2(2020)年 10 月に、交通系 IC カード「nimoca」を令和 3(2021)年 10 月末に導入し、安心・安全なサービスの提供と経営基盤の強化のための筋肉質な経営体質への転換等、経営状況の市民への周知も含め、取り組みを強化している。

日付	内容
昭和 4 (1929) 年	バス事業開始 ・旧若松市内の陸上交通機関は、若松から折尾方面を連絡する国鉄筑豊線のみ ・市勢の発展に伴い人口も増加するにつれて、若戸大橋がなく、西鉄バスも運行していないエリアであったため、市内外を連絡する輸送機関の必要性から、市営による乗合自動車事業を計画
昭和 11 (1936) 年	軌道営業（市営貨物列車）を開始（若松駅～北湊埋立工業地帯）
昭和 25 (1950) 年	大型貸切バスの免許を取得し、事業を開始
昭和 37 (1962) 年	・交通局は、若戸大橋開通に先立ち、門司・小倉・戸畑・八幡を結ぶ運行計画の免許を申請 ⇒西鉄バスも若松へのバス乗り入れを申請 ⇒運輸省は両社の競合は不適合と判断 ⇒運輸省は、市営バスは戸畑まで、西鉄バスは若松まで、で系統を打ち切る裁定
昭和 38 (1963) 年	五市合併に伴い、 「若松市交通局」から「北九州市交通局」に改称
昭和 42 (1967) 年	財政再建団体に指定
昭和 46 (1971) 年	小倉線の運行開始
昭和 50 (1975) 年	財政再建完了 軌道営業を廃止
昭和 53 (1978) 年	市営バスと西鉄バスの共通定期券利用を本城西団地～黒崎間で開始
平成 13 (2001) 年	バス乗車用 IC カード「ひまわりバスカード」を導入
平成 14 (2002) 年	黒崎・芦屋間の急行バス（芦屋急行線）を西鉄バスと共同運行開始
平成 17 (2005) 年	「企業会計・特別会計経営改善委員会」にて、バス事業の民間移譲に関する提言がなされる
平成 18 (2006) 年	ダイヤ全面改正、路線や系統番号などシステム大幅改定・営業体制の見直し
平成 20 (2008) 年	経営改善により経常収支および単年度資金収支の黒字化達成
平成 21 (2009) 年	「市営バス事業あり方検討会議」の設置
平成 22 (2010) 年	検討会議において、「引き続き健全経営を保ちながら、公営バス事業者としての使命を果たしていくべき」の結論に至る
平成 23 (2011) 年	「北九州市営バス事業経営計画」を策定
平成 24 (2012) 年	17 年ぶりの運賃改定

日付	内容
平成 26（2014）年	大型電気バスの営業を国内初で運行開始
令和 2（2020）年	「モバイル乗車券」の販売開始 利用者が少ない路線や時間帯への 10 人乗り小型車両の導入、 利用実績に応じた減便とダイヤ改正 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の大幅な減少 と、少子高齢化の進展に伴うバス利用者の減少のため、平日 便を約 10%減便 10 人乗り小型バスを活用した「お買い物バス」の運行開始
令和 3（2021）年	5 カ年の「第 3 次北九州市営バス事業経営計画（令和 3 年度～ 令和 7 年度）」を策定 運行中のバスの位置情報や運行情報等をスマートフォンアプ リ等で検索できるバスロケーションシステムの本格導入 「ひまわりバスカード」廃止 西鉄の交通系 IC カード「nimoca」を導入
令和 5（2023）年	利用状況等を踏まえたダイヤ改正 一部路線廃止等路線の見直し。 利用者の少ない平日昼間便などの減便（10.8%） 利用実態に合わせた早朝便の繰り下げ、深夜便の繰り上げ
令和 5（2023）年	EV 路線バス（低床の小型コミュニティーバス）の運行開始
令和 6（2024）年	平日で 64 便（9%）減便。一部路線の始発便を 20～30 分遅くし、最終便を最大 50 分早くした新ダイヤ開始

(2) 市営バスの事業概要

①乗合バス事業（令和 6(2024)年 4 月 1 日現在）

事業開始	昭和 4(1929)年 6 月 15 日
車両数	87 台
運行区域	若松区、八幡西区北西部、小倉北区・戸畑区の一部、遠賀郡水巻町および芦屋町
免許キロ	194.35 km
路線・系統数	31 路線・73 系統
停留所数	405 か所

②付帯事業

(ア) 貸切バス事業

事業開始	昭和 25(1950)年 4 月 24 日
車両数	19 台
事業内容	観光旅行・修学旅行等の貸切バス運行 競艇ファン送迎バス運行など

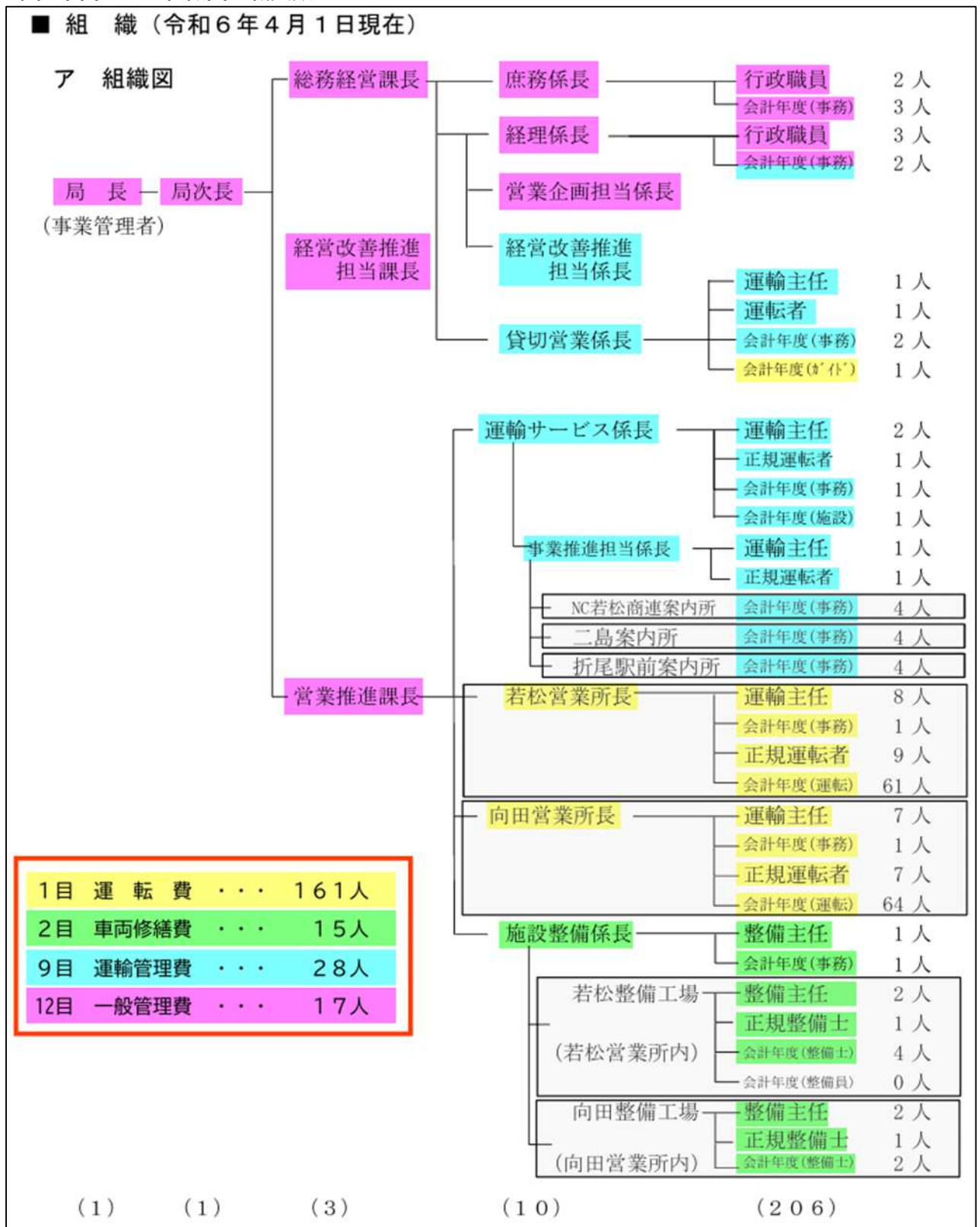
(イ) 受託事業

事業内容	・市立特別支援学校（4 校）のスクールバス運行 ・フェリー乗船客の無料送迎バス運行 ・芦屋町コミュニティーバスの運行など
------	--

(ウ) 広告事業

事業内容	バス車内外、バス停における各種広告
------	-------------------

(3) 市営バスの組織図と職員数



(出所：北九州市交通局提供資料)

イ 職員数

区 分			令和6年4月1日現在		
			総務経営課	営業推進課	計
正規職員	行政職	局 長	1		1
		局次長	1		1
		課 長	2	1	3
		係 長	5	5	10
		職 員	5		5
		計	14	6	20
	運 輸 職	運輸主任	1	18	19
		整備主任		5	5
		運転者	1	18	19
		整備士		2	2
		計	2	43	45
	合 計		16	49	65
会計年度任用職員	一般事務員	7	16	23	
	運転者		125	125	
	バスガイド	1		1	
	整備士		6	6	
	整備員				
	施設保守営繕		1	1	
	合 計	8	148	156	
総 計			24	197	221

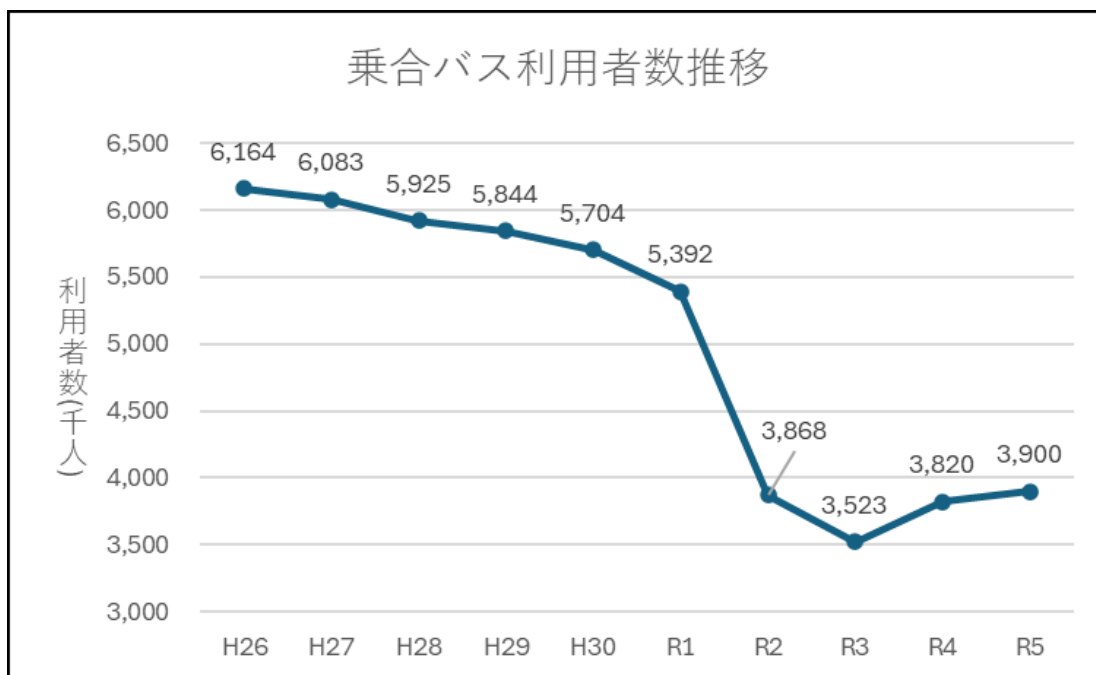
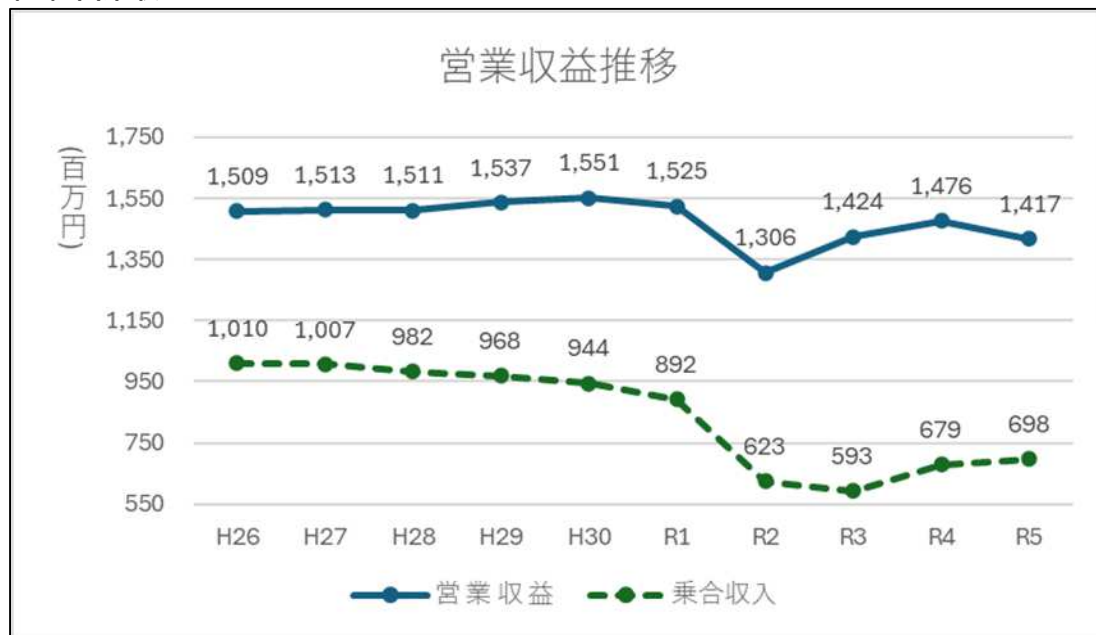
(出所：北九州市交通局提供資料)

8. 北九州市営バスの経営分析

(1) 主要な経営指標の推移

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

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
営業収益	千円	1,524,893	1,306,474	1,423,784	1,475,905	1,416,801
営業費用	千円	1,864,974	1,752,226	1,771,162	1,933,115	1,784,427
営業収支	千円	▲ 340,081	▲ 445,752	▲ 347,378	▲ 457,209	▲ 367,625
営業収支比率	%	81.76	74.56	80.39	76.35	79.40

（出所：北九州市交通局決算資料 令和元年度-令和 5 年度）

営業収支比率

【算出式】

$$\text{営業収支比率（％）} = \text{営業収益} \div \text{営業費用} \times 100$$

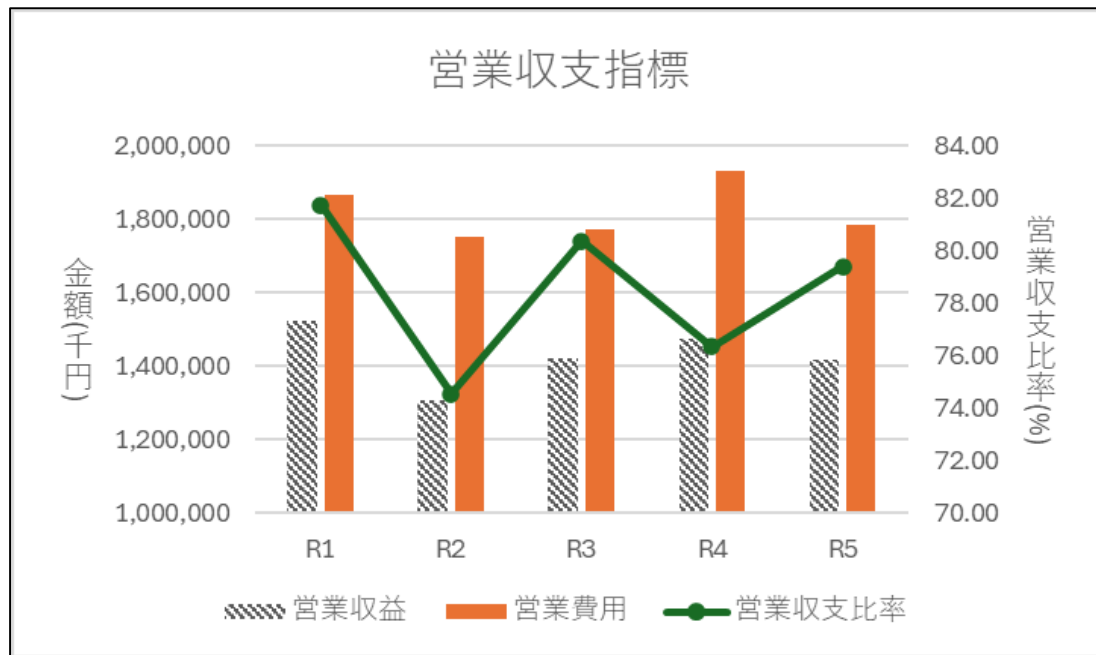
【指標の意味】

当該年度において、料金収入等の営業活動から生じる収益で、人件費や燃料費等の営業費用をどの程度賄えているかを表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標は、単年度の営業収支が黒字であることを示す 100%以上となっていることが必要である。数値が 100%未満の場合、単年度の営業収支が赤字であることを示しているため、経営改善に向けた取組が必要である。当該指標が 100%未満である場合や経年で比較した場合に減少傾向にある場合は、累積欠損金比率や他会計負担比率等の他の指標と併せて分析し、公営企業としての持続可能性について検討が必要である。

（出所：総務省 HP 経営指標の概要（交通事業（自動車運送事業）））



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。

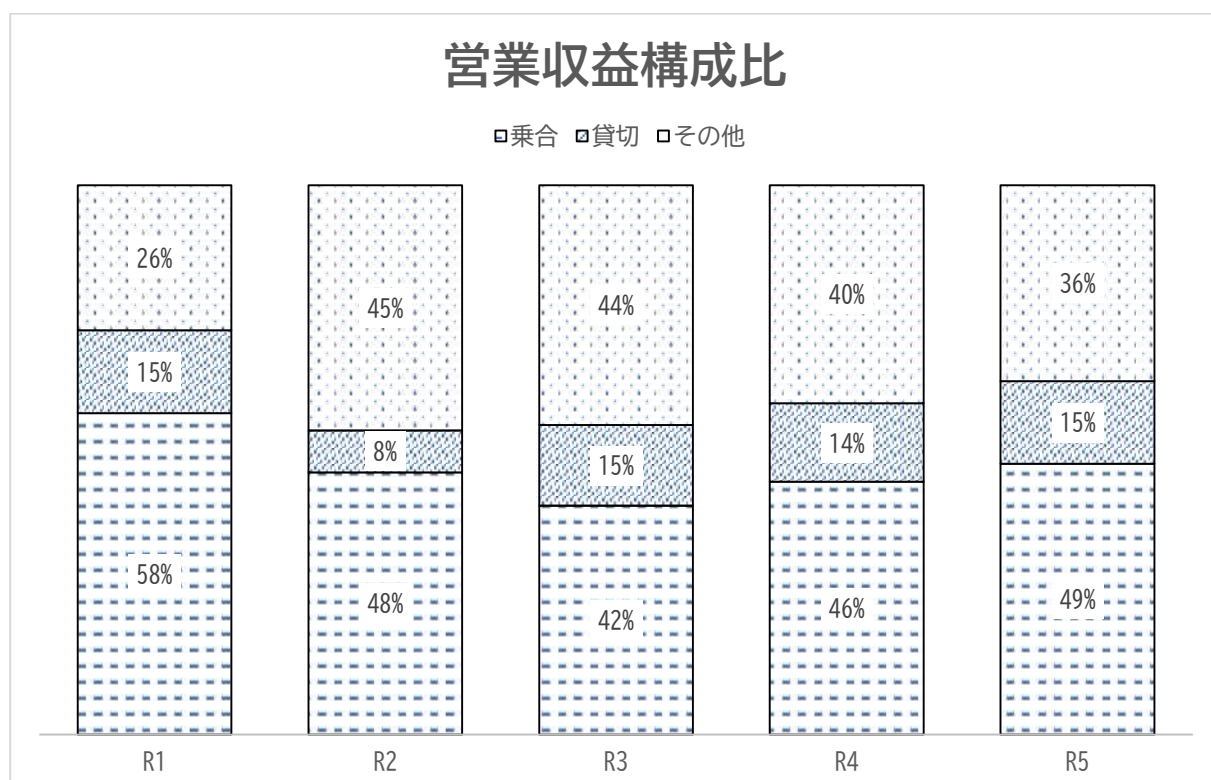
また、営業収支比率についても、令和 3 年度にコロナ禍にある交通事業者を支援するために交付された補助金（北九州市公共交通応援事業補助金 96,800 千円）を含む運行補助金 141,488 千円が計上されたことで 80%に回復したが、それ以降は 80%を割っており不安定な状況は継続している。

(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

(出所：北九州市交通局決算資料 令和元年度-令和 5 年度)



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。

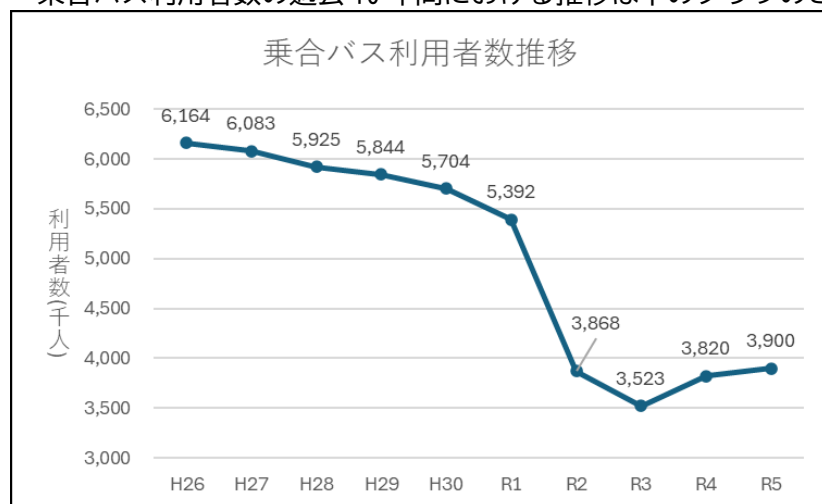
<乗合収入>

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

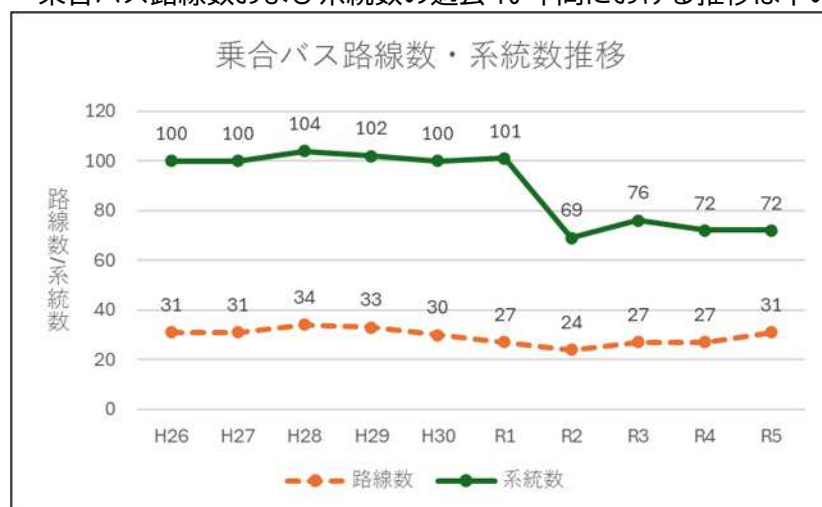
(出所：北九州市交通局決算資料 令和元年度-令和5年度)

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。

乗合バス路線数および系統数の過去10年間における推移は下のグラフのとおりとなる。



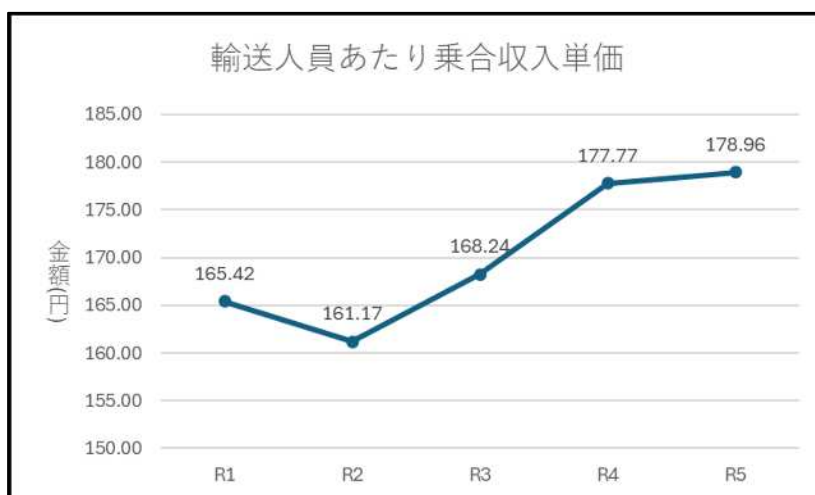
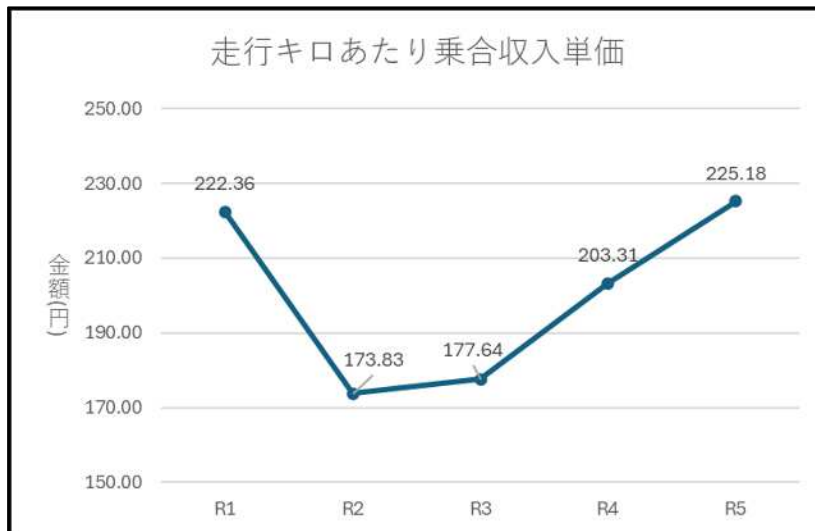
路線数は30路線前後で推移しているが、系統数は新型コロナウイルス感染症の拡大による影響から減少し、現在は70系統程度となっている。

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。

「延使用車両数あたり輸送人員数」（＝輸送人員／延使用車両数）、「延使用車両数あたり乗合収入単価」（＝乗合収入／延使用車両数）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。



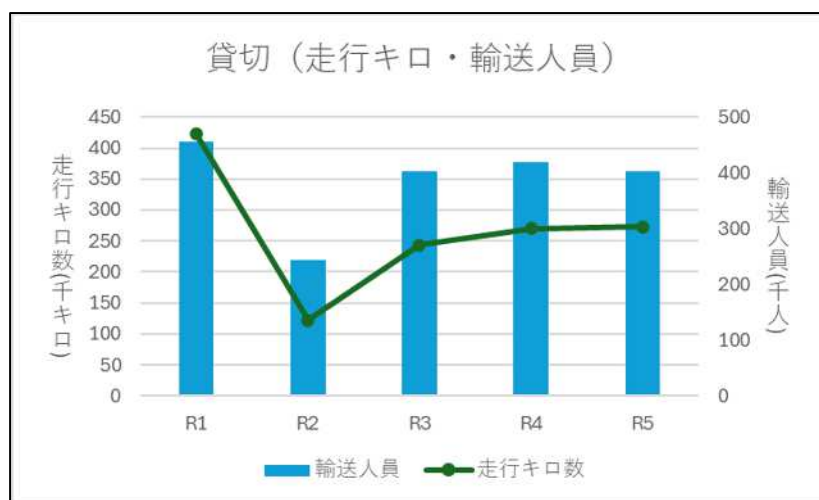
令和 2 年度における新型コロナウイルス感染症拡大による乗客減の影響を受け、延使用車両数あたりの輸送人員数は減少しているが、新型コロナウイルス感染症の収束にともない、延使用車両数あたりの乗合収入単価は回復基調となり新型コロナウイルス感染症拡大前の 9 割程度まで回復している。

<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。

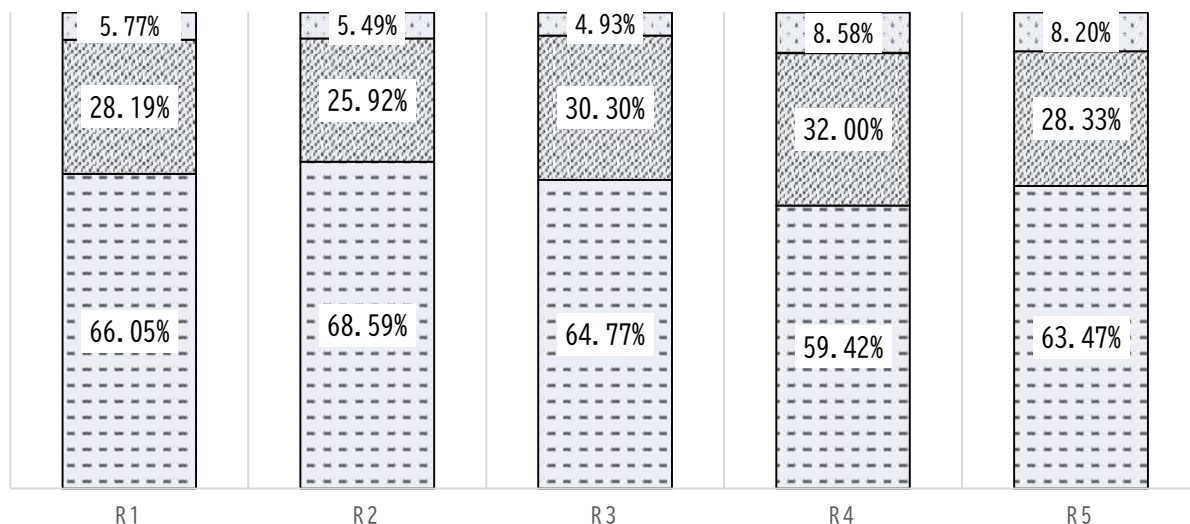
(単位：千円)

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。

<人件費>

人件費の構成は下表となる。

(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
給与手当等	985,793	933,761	928,308	923,873	908,839
賞与引当金繰入額	41,663	41,792	42,035	41,335	38,130
法定福利費	178,990	169,367	162,497	161,052	161,188
退職給付費	25,302	56,930	14,409	22,355	24,381
人件費計	1,231,749	1,201,851	1,147,249	1,148,615	1,132,537

(出所：北九州市交通局決算資料 令和元年度-令和 5 年度)

人件費は、市営バスにおける営業費用および経常費用のうち 6 割超を占めていることから、その増減は市営バスにおける損益の状況に大きな影響を及ぼす。

人件費は、主に労働の対価として得られる給与および賞与が人件費全体の 8 割超を占めており、また、その給与および賞与に係る法定福利費が 14%程度であり、それらが大半を占めている。

市営バスにおける正規職員数および会計年度任用職員数の直近 5 年推移は下表のとおりとなる。

(単位：名)

職種	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
事務員	40	39	39	35	36
運転者	19	19	19	19	19
整備士	7	8	8	8	7
正規職員計(①)	66	66	66	62	62
会計年度任用職員(②)	189	177	171	170	172
総計(①+②)	255	243	237	232	234

正規職員と会計年度任用職員は、給与体系が異なるが、全体としての概況を検討するため、平均人員あたりの人件費分析を行う。その結果は、下表のとおりとなる。

(単位：千円)

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
1 人あたり人件費	4, 897, 609	4, 826, 709	4, 780, 202	4, 898, 144	4, 860, 676

1 人あたり人件費は、直近 5 事業年度で 480 万円～490 万円程度で安定的に推移している。

法定福利費率（＝法定福利費÷（給与手当等＋賞与引当金繰入額））の推移は下表となっており、17%前後で安定的に推移している。

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
法定福利費率	17. 42%	17. 36%	16. 75%	16. 69%	17. 02%

(ウ) 経常収支比率分析

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
経常収益	千円	1,669,316	1,498,343	1,565,200	1,721,658	1,925,835
経常費用	千円	1,865,409	1,757,775	1,809,485	1,939,580	1,799,896
経常収支	千円	▲ 196,093	▲ 259,433	▲ 244,286	▲ 217,922	125,939
経常収支比率	%	89.49	85.24	86.50	88.76	107.00

(出所：北九州市交通局決算資料 令和元年度-令和5年度)

経常収支比率

【算出式】

$$\text{経常収支比率 (\%)} = \text{経常収益} / \text{経常費用} \times 100$$

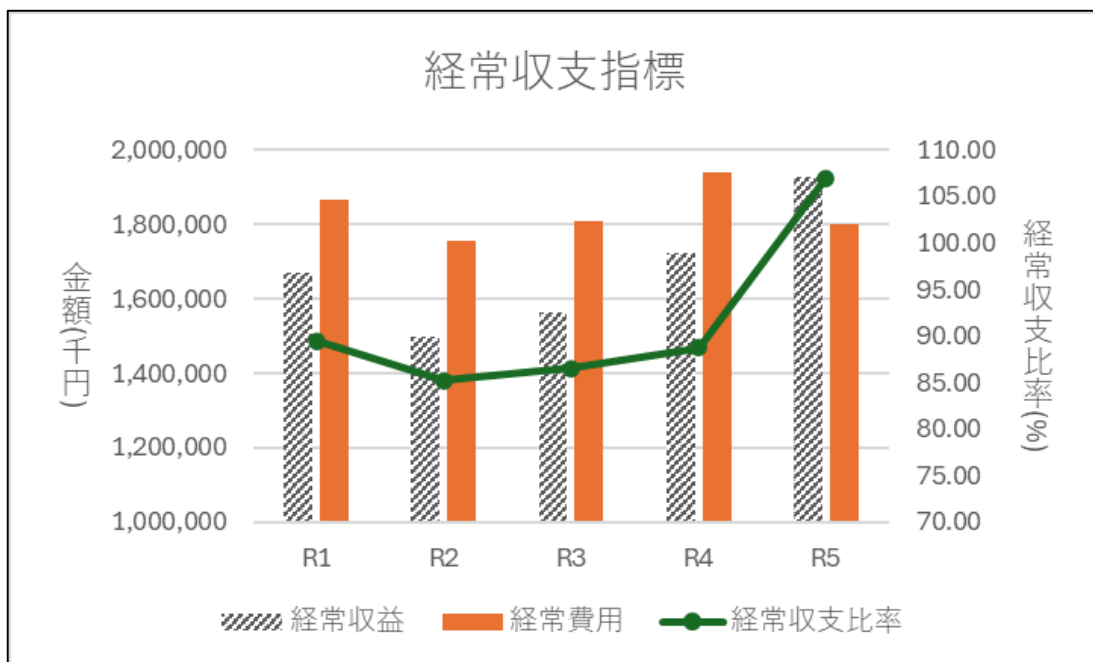
【指標の意味】

当該年度において、料金収入や一般会計からの繰入金等の収益で、人件費や支払利息等の費用をどの程度賄えているかを表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標は、単年度の経常収支が黒字であることを示す 100%以上となっていることが必要である。数値が 100%未満の場合、単年度の経常収支が赤字であることを示しているため、経営改善に向けた取組が必要である。当該指標が 100%以上の場合であっても、営業収支比率や他会計負担比率等と併せて分析し、料金収入以外の収入（一般会計からの繰入金等）への依存が大きい場合には、改善に向けた取組が必要である。

(出所：総務省 HP 経営指標の概要（交通事業（自動車運送事業））)



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

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
他会計補助金	千円	118,103	116,773	112,096	108,376	392,069
経常費用	千円	1,865,409	1,757,775	1,809,485	1,939,580	1,799,896
他会計負担比率	%	6.33	6.64	6.19	5.59	21.78

(出所：北九州市交通局決算資料 令和元年度-令和 5 年度)

他会計負担比率

【算出式】

$$\text{他会計負担比率 (\%)} = (\text{他会計補助金} + \text{他会計負担金}) / \text{経常費用} \times 100$$

【指標の意味】

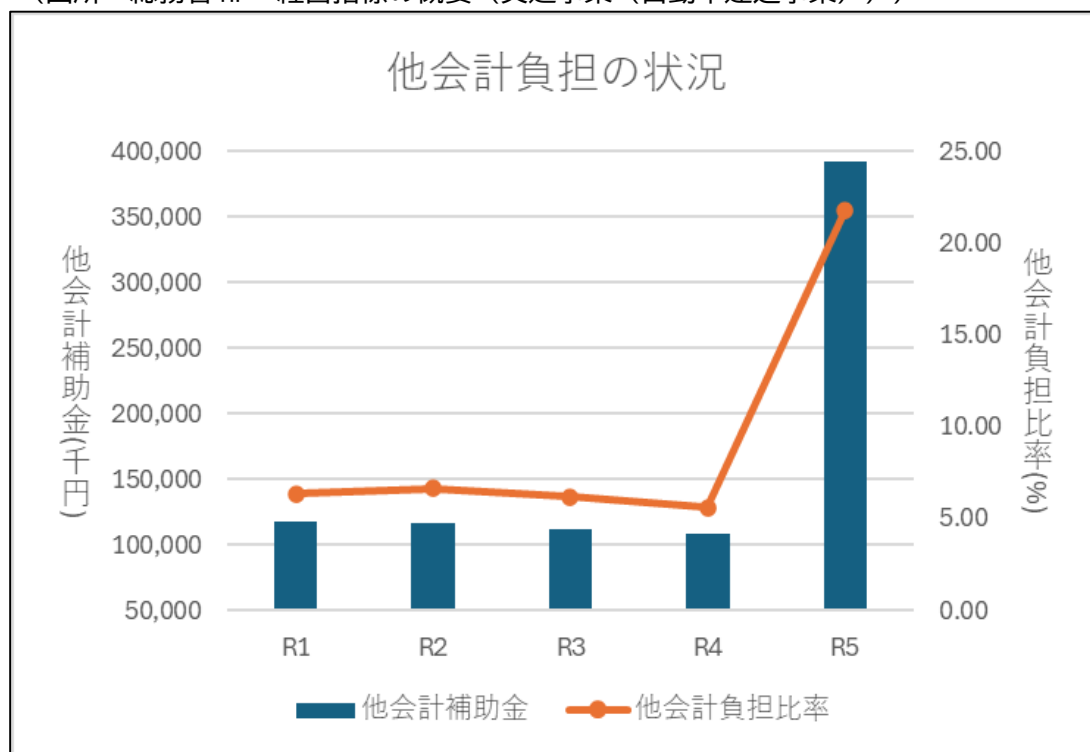
人件費や支払利息等の費用が一般会計等の他会計の負担によってどの程度賄われているかを表す指標である。

【分析の考え方】

当該指標は独立採算の観点からできるだけ低い数値にあることが望ましい。経年比較や他団体との比較等により、バスの運行に係る他会計からの負担の大きさを把握・分析し、適切な数値となっているか検証することが求められる。

経年で比較した場合に、当該指標が増加傾向にある場合には、公営企業としての持続可能性や他会計負担のあり方等について検討が必要である。

(出所：総務省 HP 経営指標の概要(交通事業(自動車運送事業)))



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。

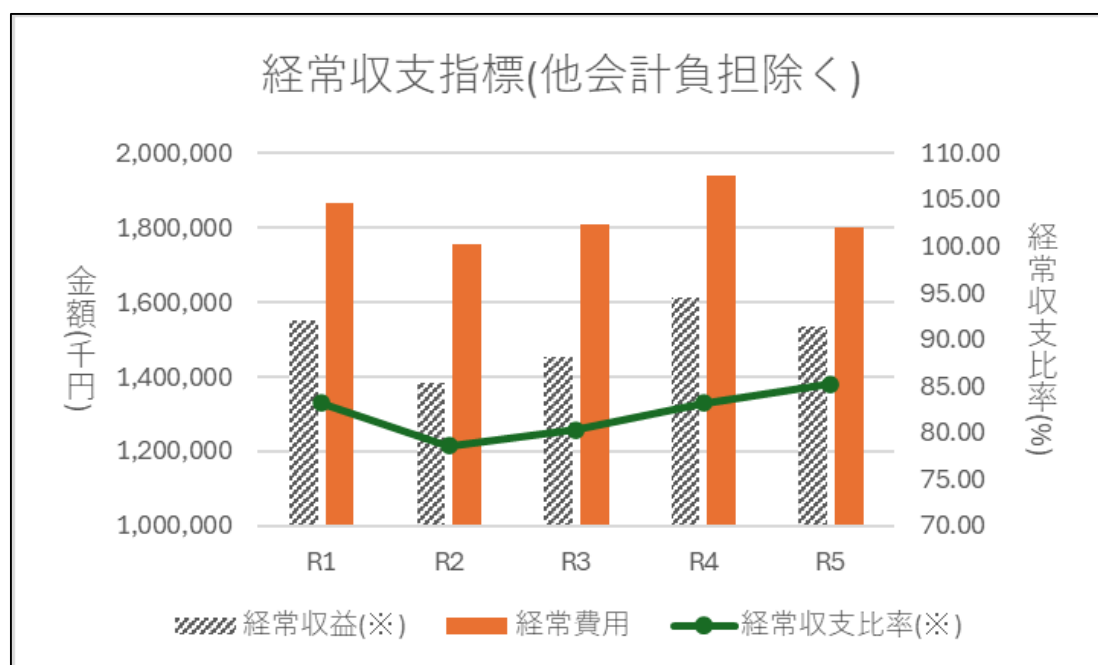
他会計補助金は営業外収益として計上されており、経常収益の一部を構成している。したがって、他会計補助金を除いた経常収益および経常収支を算定したうえで、経常収支比率を算定したものが下記の表となる。

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
経常収益(※)	千円	1,551,213	1,381,570	1,453,104	1,613,283	1,533,766
経常費用	千円	1,865,409	1,757,775	1,809,485	1,939,580	1,799,896
経常収支(※)	千円	▲ 314,196	▲ 376,206	▲ 356,382	▲ 326,297	▲ 266,130
経常収支比率(※)	%	83.16	78.60	80.30	83.18	85.21

※他会計補助金を除いて算定した修正数値を示す

経常収支比率

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
他会計補助金考慮前	%	89.49	85.24	86.50	88.76	107.00
他会計補助金考慮後	%	83.16	78.60	80.30	83.18	85.21
比率減	ポイント	▲ 6.33	▲ 6.64	▲ 6.19	▲ 5.59	▲ 21.78



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%

流動比率

【算出式】

$$\text{流動比率(\%)} = \text{流動資産} / \text{流動負債} \times 100$$

【指標の意味】

短期的な債務支払能力を示す指標である。

【分析の考え方】

流動比率は、1 年以内に支払うべき債務を賄うための現金等がどの程度あるかを示す指標であり、一般的には 100%以上が必要とされる。100%未満の場合、1 年以内に現金化できる資産で、1 年以内に支払わなければならない負債を十分に賄っておらず、支払能力を強化するための経営改善が必要である。

100%以上であっても、現金等の流動資産が減少傾向にある場合や流動負債が増加傾向にある場合は、将来のキャッシュ・フローを見据えた分析が必要である。

(出所：総務省 HP 経営指標の概要(交通事業(自動車運送事業)))

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%

固定長期適合率

【算出式】

$$\text{固定長期適合率(\%)} = \text{固定資産(投資除く)} / (\text{固定企業債} + \text{長期前受金} + \text{資本合計}) \times 100$$

【指標の意味】

固定資産が安定した資金で賄えているかを示す指標である。

【分析の考え方】

固定長期適合率は、固定資産に投資した資金が長期資金(長期の企業債および自己資本)でどれだけ賄われているかを示す指標であり、100%以下であることが望ましいとされている。一般的に 100%を超える場合、固定資産への投資が 1 年以内に返済が必要な流動負債で賄われていることを意味する。そのため、投資の回収よりも先に返済が発生するため、資金繰りの悪化が懸念される。

(出所：総務省 HP 経営指標の概要(交通事業(自動車運送事業)))

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%

自己資本比率

【算出式】

$$\text{自己資本比率(\%)} = \text{資本合計} / \text{負債資本合計} \times 100$$

【指標の意味】

財務の安全性を示す指標である。

【分析の考え方】

自己資本比率は、調達した資本のうち返済義務のない自己資本の割合を示す指標であり、一般的には、自己資本比率が高いほど財務健全性が高いとされる。仮に、自己資本比率が低い場合、返済義務のある他人資本（負債）への依存度が高いことを意味し、自己資本比率がさらに低下すると債務超過による経営悪化などが懸念される。

(出所：総務省 HP 経営指標の概要(交通事業(自動車運送事業)))

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

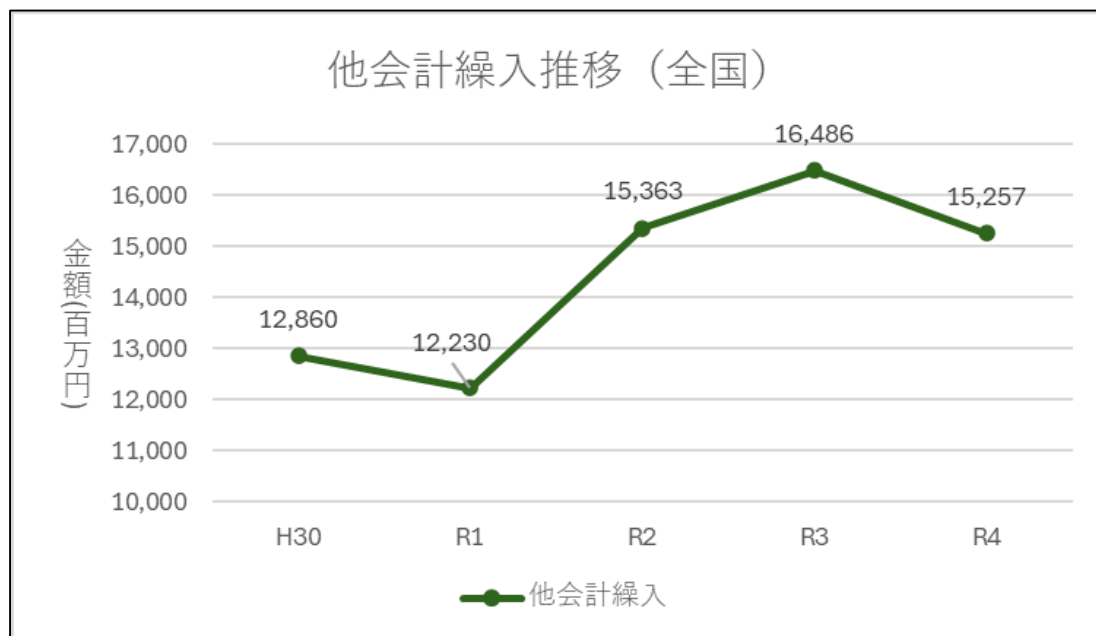
全国の自動車運送事業（バス事業）を営む公営企業について、令和４年度における業績は下図のとおりとなっている。

（単位：千円）

団体名称	営業収益	経常収支	他会計繰入	経常収支(他会計繰入除く)
東京都	38,669,183	▲ 1,778,561	1,227,211	▲ 3,005,772
京都市	18,802,700	▲ 791,450	464,249	▲ 1,255,699
横浜市	18,394,826	244,649	692,047	▲ 447,398
名古屋市	17,988,952	▲ 884,300	4,107,291	▲ 4,991,591
神戸市	8,725,255	▲ 869,453	1,271,389	▲ 2,140,842
川崎市	7,411,978	168,788	1,131,237	▲ 962,449
仙台市	5,819,402	▲ 524,681	3,367,051	▲ 3,891,732
長崎県	3,722,062	51,684	177,883	▲ 126,199
高槻市	2,887,271	▲ 25,073	404,147	▲ 429,220
伊丹市	1,809,297	▲ 176,292	218,269	▲ 394,561
青森市	1,619,398	▲ 187,103	221,407	▲ 408,510
北九州市	1,475,905	▲ 217,922	108,376	▲ 326,298
鹿児島市	952,207	▲ 213,761	432,658	▲ 646,419
八戸市	935,014	▲ 150,422	376,000	▲ 526,422
佐賀市	661,251	45,591	115,886	▲ 70,295
松江市	566,904	24,336	270,104	▲ 245,768
宇部市	423,400	47,796	243,650	▲ 195,854
徳島市	205,368	35,529	282,376	▲ 246,847
八丈町	86,807	6,585	10,000	▲ 3,415
伊那市	70,822	16,790	0	16,790
三宅村	55,236	722	48,000	▲ 47,278
沖永良部バス企業団	27,586	5,346	87,798	▲ 82,452
南アルプス市	0	▲ 1,050	0	▲ 1,050
合計	131,310,824	▲ 5,172,252	15,257,029	▲ 20,429,281

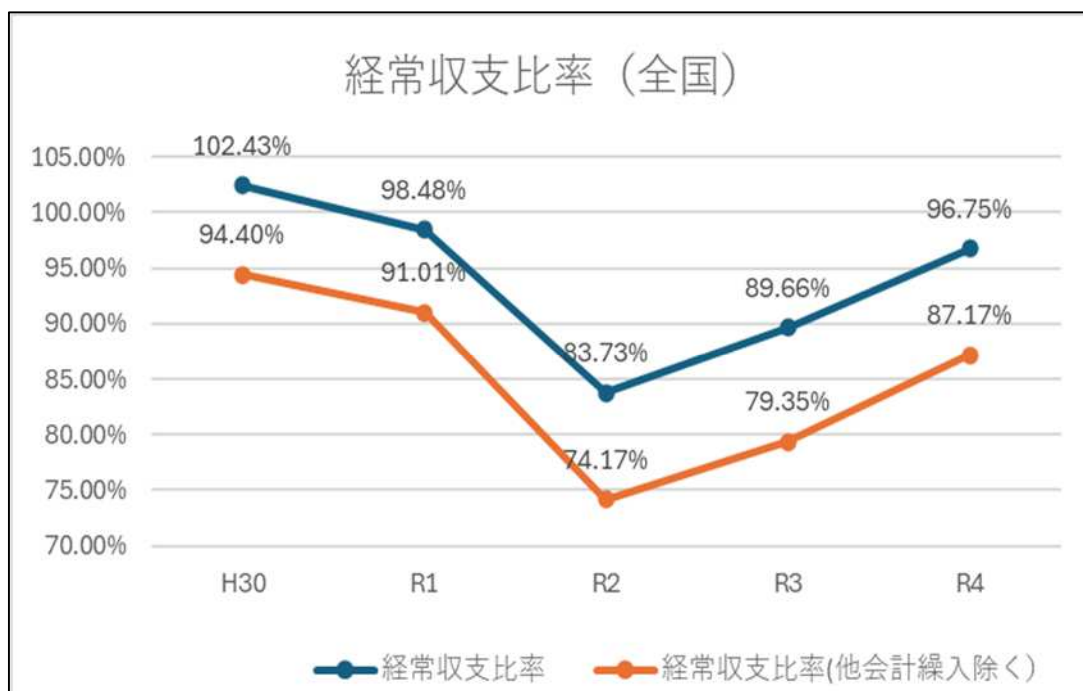
営業収益の全国合計は 1,313 億円となっているが、経常収支の全国合計は▲51 億円であり支出過多の状況となっている。

また、経常収支を構成する他会計繰入（一般会計から他の会計に繰り出される補助金や負担金）は 152 億円を占めており、令和 4 年までの直近 5 年間に於ける他会計繰入の推移は下図となっている。



全国的な新型コロナウイルス感染症の拡大による業績悪化に伴い、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、バス事業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

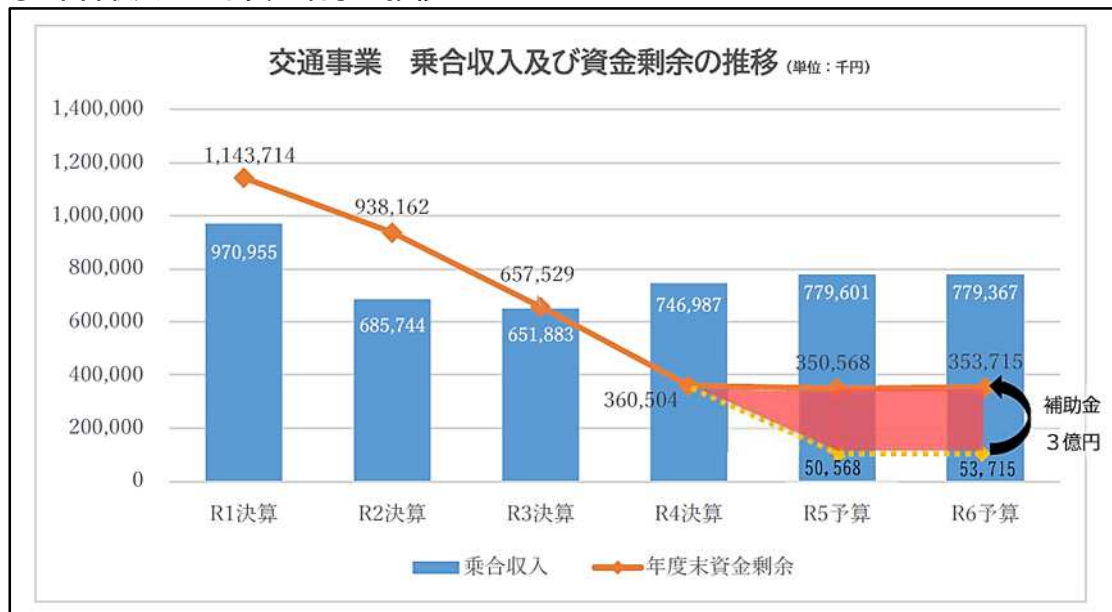
事業別損益配分表（税抜・千円単位）

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)

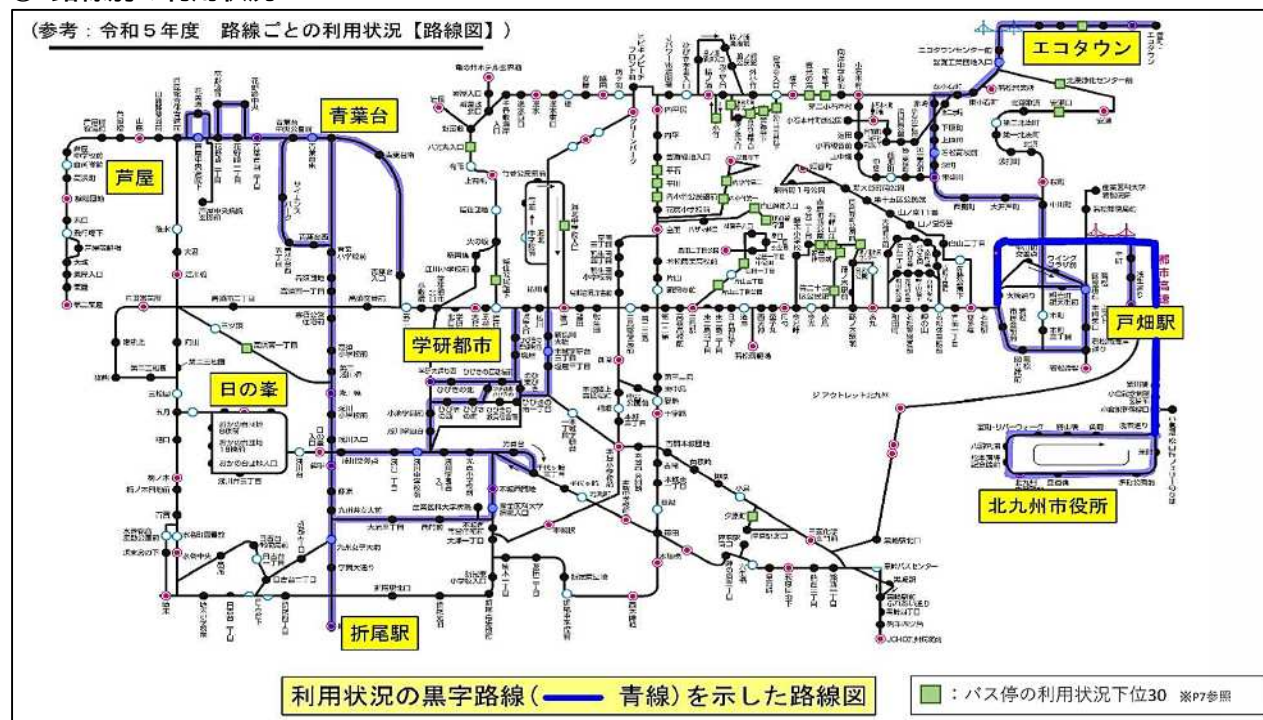
⑥ 乗合収入および資金剰余の推移



(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年超に及び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)

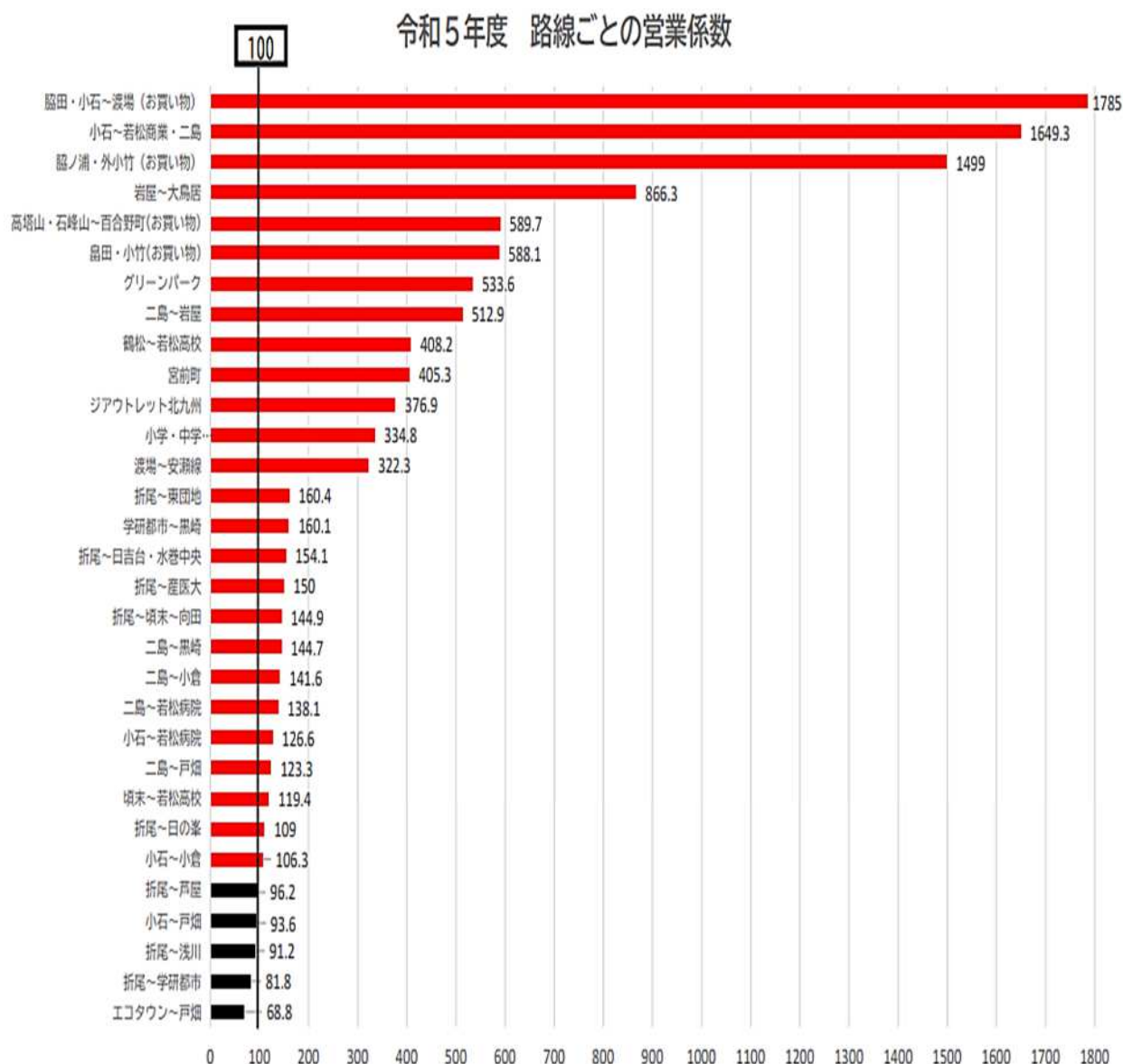
⑧ 乗合バスの系統別の営業係数

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）

（ア）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）

令和5年度 営業係数

	路線名	運行系統			1便当たりの 利用者数（人）	営業係数
		起点	経由地	終点		
小倉	小石～小倉	北九州市役所前	区役所・上原	若松営業所	24	97.5
		小倉駅新幹線口	区役所・上原	若松営業所	18	111.1
		北九州市役所前	区役所・追田	若松営業所	24	108.7
		松山フェリー	小倉駅新幹線口・区役所・上原	若松営業所	9	237.0
		島郷合同庁舎	二島・小倉循環・上原	若松営業所	36	144.0
	計				22	106.3
	二島～小倉	北九州市役所前	二島・若松商業	島郷合同庁舎前	20	155.7
		北九州市役所前	二島・青葉台・浅川入口	折尾駅	43	115.1
		北九州市役所前	二島・新弘川大橋・学研都市	学研大通り西	21	167.4
		若松営業所	上原・小倉循環・二島	学研大通り西	38	158.0
計				31	141.6	
戸畑	小石～戸畑	戸畑駅	区役所・上原	若松営業所	17	88.2
		戸畑駅	区役所・追田	若松営業所	17	101.0
	計				17	93.6
	エコタウン～戸畑	戸畑駅	区役所・上原	豊町・エコタウン	36	68.8
	計				36	68.8
	二島～戸畑	戸畑駅	二島・若松商業高校前	島郷合同庁舎前	17	123.3
計				17	123.3	
小石	小石～若松病院	若松渡場	区役所・大橋通り・本町・上原	若松営業所	8	138.2
		若松渡場	区役所・大橋通り・本町・追田	若松営業所	7	197.5
		若松病院	区役所・大橋通り・本町・上原	若松営業所	10	101.7
		若松病院	区役所・大橋通り・本町・追田	若松営業所	11	121.7
	計				9	126.6
安瀬	渡場～安瀬線(大型)	若松渡場	本町・安瀬	若松営業所	8	126.0
	渡場～安瀬線(小型)				1	948.4
	計				5	322.3
199本線	二島～若松病院	若松渡場	本町	二島郵便局前	11	157.5
		若松病院	本町	二島郵便局前	17	101.9
	計				14	138.1
東団地	折尾～東団地	折尾駅	折尾駅・出張所	二島駅	8	160.4
	計				8	160.4
黒崎	二島～黒崎	JCHO九州病院前	夕原・小島	二島駅	10	144.7
	学研都市～黒崎	JCHO九州病院前	本陣橋・吉岡・学研都市ひびきの	新弘川大橋	13	160.1
	計				11	148.5
学研	折尾～学研都市	折尾駅	産医大入口(直)	学研大通り西	16	68.3
		折尾駅	産医大入口(直)	向田営業所	14	113.4
		折尾駅	共立大・ひびきの郵便局前・大島屋	向田営業所	18	92.5
		折尾駅	共立大・学研都市	二島駅	20	87.2
		折尾駅	ノンストップ	学研都市ひびきの	33	27.8
		折尾駅	共立大・学研都市ひびきの(快速)	学研大通り西	27	37.8
		折尾駅	産医大(内)・光真台・学研都市北口	学研大通り西	15	80.0
	計				20	81.8
産医大	折尾～産医大	向田営業所	産医大入口・帯田・二島	産業医科大学若松病院	17	198.3
		向田営業所	産医大(内)・帯田・二島	産業医科大学若松病院	27	127.8
		折尾駅	女子大・産医大(内)・本城駅・出張所	折尾駅	6	255.9
		折尾駅	出張所・産医大入口	二島駅	10	160.2
	計				15	150.0
浅川	折尾～浅川	折尾駅	浅川入口・青葉台交差点	二島駅	23	108.6
		折尾駅	浅川入口・高須公住	青葉台入口	21	76.3
		折尾駅	(快速)浅川小学校・高須公住	青葉台入口	28	55.1
	計				24	91.2

	路線名	運行系統			1便当たりの 利用者数(人)	営業係数
		起点	経由地	終点		
日の峯	折尾～日の峯	折尾駅	(循環) おかの台・日の峯	折尾駅	13	109.0
	計				13	109.0
日吉	折尾～日吉台・水巻中央	折尾駅	日吉台・水巻町図書館	向田営業所	9	148.4
		折尾駅	日吉台・水巻町図書館	芦屋中央病院玄関前	9	192.8
	計				9	154.1
向田	折尾～頃末～向田	折尾駅	頃末・猪熊	向田営業所	8	139.8
		折尾駅	(循環) 頃末・猪熊・公住・浅川入口・女子大	折尾駅	15	156.4
	計				11	144.9
芦屋	折尾～芦屋	折尾駅	浅川入口・青葉台	第二栗屋	23	108.0
		折尾駅	浅川入口・青葉台	鶴松団地	20	100.4
		折尾駅	浅川入口・三ツ頭	第二栗屋	23	96.8
		折尾駅	浅川入口・青葉台・花野路	鶴松団地	26	83.7
		折尾駅	青葉台・花野路・花菱坂(快速)	鶴松団地	33	64.0
	計				25	96.2
	岩屋～大鳥居	二島駅	大鳥居・猿住団地	亀の井ホテル玄界灘	3	850.8
北西部	岩屋～大鳥居	猿住団地	猿住(公民館)・大鳥居	向田営業所	1	1,752.8
		計			2	866.3
	二島～岩屋	二島駅	脇田	亀の井ホテル玄界灘	4	512.9
	計				4	512.9
	脇田・小石～渡場	若松営業所	第二赤崎・脇ノ浦	脇田	0	4,595.4
		若松渡場	赤崎・脇ノ浦	脇田	14	143.2
	計				7	1,785.0
お買い物	高塔山・石峰山～百合野町	若松病院	本町・山ノ堂・畑谷町(循環)	若松病院	3	814.0
		若松病院	本町・山ノ堂	畑谷町1号公園前	3	397.0
		畑谷町(若湯温泉前)	山ノ堂・本町	若松病院	2	462.2
		若松病院	本町・藤ノ木市民センター	今光峠	1	975.0
		若松病院	本町・ひびき園	百合野町公園	4	275.0
		若松病院	本町・藤ノ木市民センター	観音寺前	1	1,200.6
		若松病院	本町・ひびき園・百合野町公園前	今光峠	2	677.1
	計				2	589.7
	畠田・小竹	安養寺下	島郷合同庁舎前・中島公園	二島駅	2	712.0
		畠田二丁目公園	第一二島・中島公園前	鴨生田小学校前	2	500.8
	計				2	588.1
	脇ノ浦・外小竹	若松病院	下原町・脇ノ浦公民館	外小竹	1	1,735.7
		小竹日吉神社下	脇ノ浦公民館・下原町	若松病院	1	1,322.0
	計				1	1,499.0
	宮前町	若松病院	下原町・宮前町	小石本村町西公園	3	405.3
	計				3	405.3
その他 (学校 関連)	鶴松～若松高校	鶴松団地	島郷・脇ノ浦・本町	若松渡場	10	408.2
	計				10	408.2
	頃末～若松高校	頃末	日の峯・公住・若松高校	若松営業所	34	119.4
	計				34	119.4
	小石～若松商業・二島	若松営業所	脇ノ浦(若松商業高校前)	二島駅	1	1,649.3
	計				1	1,649.3
	小学・中学 通学便	二島駅	大鳥居・江川小(岩屋)・猿住団地	亀の井ホテル玄界灘	5	663.0
		弘川	竹並・畠田	花房小学校前	14	146.3
		花房小学校前	畠田・竹並	洞北中学校前	6	290.6
	計				8	334.8
	グリーンパーク	折尾駅	浅川中学校・グリーンパーク	ヒビキノビーチフロント	3	775.2
		戸畑駅	二島・弘川	グリーンパーク	9	242.9
		小倉駅新幹線口	上原・脇ノ浦	グリーンパーク	15	178.8
	計				9	533.6
	ジャウトレット北九州	ジャウトレット北九州	戸畑駅・迫田	若松営業所	10	220.8
		ジャウトレット北九州	黒崎駅北口・小島・青葉台交差点	第二浅川橋	4	733.1
	計				7	376.9
合 計					15	123.0

※ 黒崎線、北西部線、お買い物バスは、運賃収入とは別に、補助金を受けて運行しています。
この補助金は、営業係数の計算の基となる収入には含まれておりません。

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
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。

《市営バスの欠員状態》

時点	必要数	在籍数	欠員数
R1.4.1	186	163 年度内採用者数 27 年度内退職者数 ▲25	▲23
R2.4.1	181	165 年度内採用者数 17 年度内退職者数 ▲25	▲16
R3.4.1	166	157 年度内採用者数 8 年度内退職者数 ▲15	▲9
R4.4.1	171	150 年度内採用者数 15 年度内退職者数 ▲16	▲21
R5.4.1	170	149 年度内採用者数 15 年度内退職者数 ▲23	▲21
R6.4.1 (R6.9.1)	171 (158)	141 (148)	▲30 (▲10)

※処遇改善：令和6年4月1日実施
※ダイヤ改正：令和6年9月1日実施

（出所：令和6年10月29日「北九州市営バス事業あり方・役割検討会議（第1回）資料集 P17」）

《市営バスの運転者の年齢構成》



（出所：令和6年10月29日「北九州市営バス事業あり方・役割検討会議（第1回）資料集 P4」）

9. 交通局の北九州市営バス事業経営計画の概要

北九州市営バス事業経営計画はこれまで、平成 23～平成 27 年度までの「第 1 次」、平成 28～令和 2 年度までの「第 2 次」、令和 3～令和 7 年度までの「第 3 次」が存在している。

これまでの具体的な取り組み内容の推移について比較した。

第 1 次 (H23～H27)	第 2 次 (H28 ～R2)	第 3 次 (R3～R7)
1. 安全な運行の確保と安心・快適なサービスの提供 老朽化したバス車両の更新 ダイヤ改正の実施 ドライブレコーダーの導入 バス待合環境の整備 事故発生件数の削減	1. 安全・安心な運行の確保 計画的なバス車両の更新 安全・安心な運行および利用者サービスの向上 ドライブレコーダー等の導入 事故発生件数の、削減、また乗りたいと思う乗務員サービスの提供 バス待合環境の整備 IP 無線システムの活用 認知症サポーター養成	1 安全で安定した交通サービスの提供 (1) 人材の確保 ア 運転者の確保 イ 運転者・運行管理者の育成 ◆安全に関すること ◆接遇に関すること (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
2. 市民・地域と連携した事業の運営 (1) 利用者ニーズの把握 充実と情報発信 (2) 地域の発展に対する貢献 (3) 行政と連携した取り組み	2. 地域社会への貢献 (1) 不採算路線の維持 (2) 子供や高齢者。障害者など交通弱者の移動に対する支援 ①ふれあい定期制度の推進 ②福祉優待乗車証制度の継続 ③通学支援便の運行 ④子育て支援制度の導入 ⑤認知症サポーター養成(再掲) (3) 市の施策との連携	2. 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 ◆効果的な情報発信 ◆バスロケーションシステムの導入 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」の利用促進 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
3. 健全な経営の維持	3. 収入の確保	3. 経営基盤の強化

第1次 (H23～H27)	第2次 (H28～R2)	第3次 (R3～R7)
(1) 利用促進に向けた取り組み (2) 運賃体系の見直し (3) 「ふれあい定期」制度の見直し (4) バス路線の見直し (5) 路線維持に係る費用負担の明確化 ア 通学支援便 イ 響灘臨海工場団地の通勤便 (6) 人材の育成 (7) 貸切事業等の付帯事業の営業強化 (8) 経費の抑制	〈乗合バス事業〉 (1) 地域と密着した利用促進の取り組み ① 自治会等地域と連携した市営バスの活動・魅力の発信 ② ハス利用促進に向けた運行の見える化の推進 ③ 小学生等に対する交通安全教室やバスの乗車体験の実施 ④ 利用者ニーズの把握充実 (2) 互換性のある IC カードの導入 (3) 割引制度などを活用した利用促進の取り組み ① 免許証を返納した高齢者に対する割引制度等の導入 ② 利用特典制度、新たな企画乗車券等の検討 ③ ふれあい定期制度の推進(再掲) (4) 市の施策との連携(再掲) 〈付帯事業〉 (1) 収入確保のための取り組み ① バス運転者の継続的な確保 ② 付帯事業の営業強化	(1) 抜本的な運行系統の整理(幹線と支線) 現行の路線網を「幹線」と「支線(フィーダー)」とに分け、系統の整理を行うとともに、巡回バス路線を新設し、運行の効率化を図る。 (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 付帯事業の増収 ◆ 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
	4 路線の再編 (1) 地域住民が利用しやすく、経済性も考慮した路線網への再編	
	5 人材の確保 (1) バス運転者の継続的な確保 (2) 運行管理部門の人材育成	
	6 業務の改善 (1) 業務改善の促進	

10. 北九州市営バス事業経営計画の基本方針と目標計画の設定と進捗状況

(1) 第1次北九州市営バス事業経営計画の進捗結果（平成23年度～平成27年度）

①安全な運行の確保と安心・快適なサービスの提供

(ア) 老朽化したバス車両の更新

取組計画	平成16年度以降凍結してきた車両更新について、より安全で快適なサービスを提供することを目的に、計画的に車両の更新を実施する。
進捗状況	平成22、23年度 各5台（大型）更新 平成24、25、26年度 各3台（大型）更新

(イ) ダイヤ改正の実施

取組計画	利用者のさらなる利便性向上を図るため、定期的に、利用実態に即した効果的なダイヤ改正を実施する。
進捗状況	交通局では、公共交通機関としての利便性向上と、地方公営企業としての経営効率化を図ることを目的に、概ね2年ごとに定期的なダイヤ改正を実施してきた。平成24年4月1日付のダイヤ改正では、 ○二島地区での乗り継ぎが不要な直行便の増便 ○高須・青葉台地区から小倉地区への増便 ○産業医科大学若松病院へのアクセス向上を目的とした増便 ○利用実態に即した減便や運行間隔の見直しなどを実施した。 平成26年6月1日付のダイヤ改正では、 ○二島での乗り継ぎが不要な直行便の更なる増便 ○宅地開発が進むひびきの地区での増便 ○産業医科大学若松病院へのアクセス向上を目的とした更なる増便 ○利用実態に即した減便などを実施した。

②市民・地域と連携した事業の運営

(ア) 利用者ニーズの把握充実と情報発信

取組計画	市営バス事業のサービス向上を図るため、既存の市営バスモニター制度を拡充し、路線の新設・見直し等を含む利用者の意見を常時聴取して、事業運営に反映できる仕組みづくりに取り組む。
進捗状況	市営バス全般に関して、外部の意見を取り入れるため、利用者や地元代表、公認会計士、学識経験者等で構成する「交通局外部CS懇話会」を平成24年3月に設置し、毎年度2回開催している。〔平成26年度〕 平成26年8月25日 第1回開催 平成27年1月2日 第2回開催 また、寄せられた意見・要望や苦情についての対応を協議する局内組織である「交通局内部CS懇話会」を平成23年7月に設置し、毎月1回開催している。 （※CS：カスタマー・サティスファクション＝顧客満足）

(イ) 行政と連携した取り組み

取組計画	北九州市が策定した「北九州市環境首都総合交通戦略」における施策や、低炭素社会づくりへの取り組みを進めるとともに、新たな街づくりへの提案についても研究を行う
進捗状況	平成 25 年 5 月に、トヨタ自動車九州が実施した燃料電池バスの社会実験において、交通局が有する路線バス運行に関するノウハウを活かして、燃料電池バスの試験運行を行った。 平成 26 年 3 月から、本市と民間事業者が協力して進めている「ゼロエミッション交通システム」事業の一環として、電気バスの市営バス路線での営業運行を行っている。 平成 27 年 4 月には、民間事業者が段階的に整備を進めていた太陽光発電施設や大型蓄電池の整備が完了し、二酸化炭素などを排出しない「ゼロエミッション交通システム」を実現している。

③健全な経営の維持

(ア) 運賃体系の見直し

取組計画	平成 7 年度より運賃改定を行わず、平成 10 年度から隣接民間バス事業者より「低い」運賃体系を維持している市営バス事業の運賃の改定について、関係機関等と協議を行う。
進捗状況	平成 24 年 4 月 1 日付で、約 17 年ぶりに、1 区間 10 円～最大 50 円の値上げとなる運賃改定を実施した。 平成 26 年 4 月 1 日付で、消費税率 8%実施に伴い、各区間 10 円の値上げとなる運賃改定（増税分転嫁）を実施した。 定期運賃は、割引率を引上げ、値上げによる影響を軽減した。 1 ヶ月定期の割引率 ・ 通勤 25%割引 ⇒ 27%割引 ・ 通学 40%割引 ⇒ 42%割引

(イ) ふれあい定期（高齢者向け高割引定期券）制度の見直し

取組計画	隣接民間バス事業者と比較して格安の商品であるため、平成 24 年度を目途に、対象年齢や料金を見直す。
進捗状況	平成 25 年 8 月 1 日付で、次のとおり、料金改定を実施した。 ・ 3 月定期 4,000 円 ⇒ 8,000 円 ・ 6 月定期 7,000 円 ⇒ 14,000 円 ・ 1 年定期 12,000 円 ⇒ 24,000 円 料金改定に当たっては、市政だよりへの掲載、案内所・バス車内等でのポスター、チラシの掲示、幹部職員による街頭チラシ配布等により、利用者への周知に努めた。 この結果、6、7 月の 2 か月間で約 900 件の問い合わせがあり、料金改定直前の 7 月には、1 ヶ月で 1,742 件、約 1,980 万円（前年同月比 1,570 万円増）の売り上げを記録した。 平成 25 年度決算額は、前年度比 480 万円の増となったが、ふれあい定期は通用開始日の 6 ヶ月前から購入できるため、効果額が年間売上額に 100%反映されるのは、平成 27 年度からと見込んでいる。

(ウ) バス路線の見直し

取組計画	若松北西部地域において、交通局を事業主体としながら、北九州市や地域住民と三者協働で地域巡回型のバスの運行を行うなどの実験的な取り組みについて、関係機関等と協議を行う。
進捗状況	若松区自治総連合会等に対して、若松北西部地域の路線再編の必要性について説明し、下記のとおり 3 路線に区分した上で、①の路線を先行してモデル的に運行することとした。 ① 岩屋・蜷住～学研都市北口（～二島・折尾） ② 岩屋・脇田～畠田（～二島） ③ 脇田・脇ノ浦～小石（～大橋通り～戸畑） 平成 24 年 6 月以降、路線①沿線の自治会代表者と協議を行い、この路線の赤字解消に向けた見直しの必要性について理解を得た。 地元からの要望を踏まえ、交通局から具体的な見直し案として、 ○運行本数 平日：23.5 往復⇒10 往復 ○運賃 1 区間：190 円⇒350 円 2 区間：230 円⇒400 円 を自治会に提示して了承していただき、さらに国や地域代表者等で構成される「地域公共交通会議」で承認を得た。 平成 26 年 6 月 1 日のダイヤ改正に合わせて、①の路線において、新たな運行形態による運行を開始した。 さらに、①の路線の利用促進を図るため、平成 26 年 12 月 21 日から ○小学生低学年児童の下校時の「かんぽの宿北九州行き 15 時台のバス運行」 ○「火の坂⇄かんぽの宿北九州」区間における「フリー降車」を実施した。 今後、①の路線の利用状況や収支状況を見定め、②、③の路線について、地元自治会等と協議を開始する。

(エ) 路線維持に係る費用負担の明確化

取組計画	通学支援便や響灘臨海工業団地の通勤便について、運行に係る経費負担など事業のあり方を、関係部局と協議する。
進捗状況	通学・通勤支援便の費用負担等について、教育委員会など関係部局と協議を行っている。 通学支援便のうち、まず、路線①に位置する江川小学校について、上記(ウ)「バス路線の見直し」の中で、何らかの工夫ができないか教育委員会と検討してきた。今後も、引き続き教育委員会と協議を行っていく。 通勤支援便については、経費削減や利用者数の増加により平成 25 年度では、約 60 万円の黒字となっており、今後は収支状況を見ながら対応する。

(オ) 人材の育成

取組計画	運行管理に関するノウハウを蓄積し、将来の運行管理部門を担う人材を育成するため、計画的に正規職員の採用を再開する。
進捗状況	経営状況を見ながら、計画的に正規職員を採用する予定としている。 これまでに、次のとおり正規職員の採用を行った。 平成 23 年 5 月 1 日 運転者 5 名採用 平成 24 年 4 月 1 日 運転者 3 名・整備士 1 名採用 平成 25 年 4 月 1 日 運転者 2 名採用 平成 26 年 4 月 1 日 運転者 2 名・整備士 1 名採用 平成 27 年 4 月 1 日 運転者 3 名・整備士 1 名採用

(2) 第2次北九州市営バス事業経営計画の進捗結果（平成28年度～令和2年度）

①安全・安心な運行の確保

取組計画	計画的なバス車両の更新（目標：毎年度2台程度）
進捗状況	おおむね達成 収支状況等を勘案しながら計画的に更新し、平成30年度までの3箇年で5台更新

取組計画	ドライブレコーダー等の導入（目標：100%達成）
進捗状況	平成26年度に導入が25台だったドライブレコーダーを平成28年度に全車に導入 平成29年度に視認性向上による安全運行を確保するための前照灯ヘッドランプのLED化を実施（※夜間運行車両のみ）

取組計画	事故発生件数の削減、また乗りたいと思う乗務員サービスの提供 （目標：平成26年度の事故件数25件から1割削減）
進捗状況	未達成 事故件数 28年度：40件、29年度：38件、30年度：35件 事故の約8割が転回地や停留所等における器物等への接触による物損事故、約2割が発車・停車時の車内転倒による怪我等の人身事故である。 平成28年度に運輸安全マネジメント制度に基づいた「職員が分かりやすい」安全方針を作成 平成29年度に貸切バス事業者安全性評価認定で一ツ星を再取得。

取組計画	バス待合環境の整備（目標：毎年上屋 1 基、標識塔 3 基、ベンチ 4 基程度		
進捗状況	達成		
	上屋整備	平成 30 年度まで	5 基
	標識塔整備	”	6 基
	ベンチ	”	63 基

取組計画	IP無線システムの活用
進捗状況	GPS機能付きIP無線システムにより、運転者と営業所間の安定した通信手段を確保 営業所でバス運行状況をリアルタイムで把握し、利用者からの問い合わせに的確に対応

取組計画	認知症サポーター養成（目標：100%達成）
進捗状況	平成28年度に運転者全員の認知症サポーター養成を完了

②地域社会への貢献

取組計画	不採算路線の維持
進捗状況	不採算路線である若松北西部3路線の収支改善を図りながら、路線を維持 (若松北西部路線の赤字額：平成25年度▲7,500万円⇒平成30年度▲4,600万円)

取組計画	ふれあい定期制度の推進
進捗状況	平成29年度に運転免許証を返納した高齢者に対する割引制度(5割引)を導入

取組計画	福祉優待乗車証制度の継続等
進捗状況	平成29年度に精神障害者の運賃割引(5割引)制度を導入

取組計画	子育て支援制度の導入
進捗状況	平成29年度に幼児全員の運賃無料化および妊婦の普通運賃割引制度(5割引)を導入

取組計画	市の施策との連携
進捗状況	全市的に取り組んでいるクルーズ船誘致などと連携し、クルーズ船シャトルバスを運行(貸切バス運行⇒28年度：26台、29年度：106台、30年度：104台)

③収入の確保
 <乗合バス事業>

取組計画	地域と密着した利用促進の取り組み（目標：出前回数年 20 回）
進捗状況	おおむね達成 自治会等への出前による利用促進年平均 19 回実施 Facebook による情報発信

取組計画	バス利用促進に向けた運行の見える化の推進
進捗状況	「市営バスお得な乗車券情報」チラシの作成・配布 平成 30 年度に市営バスオリジナルホームページを開設

取組計画	小学生等に対する交通安全教室やバスの乗車体験の実施（目標：年 2 校程度）
進捗状況	達成 幼稚園、小学校等での交通安全教室の開催年平均 5 か所実施

取組計画	互換性のある IC カードの導入（目標：30 年度導入）
進捗状況	導入費用に国の補助金を活用することを前提として、令和元年度に互換性のある IC カードを導入する準備を進めていたが、導入に必要な額の補助金を受けることができなかったため、市営バスの経営状況なども踏まえ、導入を見送り その後、令和 3 年 10 月にコロナ禍に対応した支援金を原資として、IC カード導入を完了

取組計画	利用特典制度、新たな企画乗車券の検討
進捗状況	既存企画乗車券の PR 強化 こどもバスぽ～と利用者（利用件数：平成 28 年度 387 件⇒平成 30 年度 431 件） 土休日家族割引乗車券利用者（利用件数：平成 28 年度 286 件⇒平成 30 年度 400 件） 平成 30 年度にハローキティ 1 日乗車券を期間限定販売

<附帯事業>

取組計画	営業活動の強化による、貸切バス事業・受託事業や広告事業等の新たな受注促進
進捗状況	（貸切バス稼働率目標：26 年度 40%⇒31 年度 60%⇒進捗中） 貸切バス稼働率 28 年度：48.1%、29 年度：50.0%、30 年度：52.3% 平成 29 年度から、受託事業（名門大洋フェリー送迎バス）の運行開始 広告事業：ラッピングバス新規受注（年平均 2 台）

④路線の再編

取組計画	地域住民が利用しやすく、経済性も考慮した路線網の再編
進捗状況	平成 30 年 5 月に利用者アンケートを実施し、住民や利用者の要望を踏まえたダイヤ改正を平成 31 年 3 月 30 日に行った。 ＜ダイヤ改正の主な内容＞ ■利用者の増加が見込まれる地区への増便や延伸 学研都市から折尾駅間や若松から小倉間の増便、久岐の浜団地への新規乗り入れ ■乗り継ぎを緩和する直行便や乗り継ぎでの結節を強化する経路変更 芦屋青葉台から折尾駅間の速達性を高める経路変更 二島地区での乗り継ぎ緩和のための直行便の増便 小石地区から戸畑・小倉間への乗り継ぎに伴う結節強化のための経路変更 ■通勤・通学時間帯の本数は維持しつつ、利用者が少ない昼夜時間帯を中心とした利用実態に沿った減便

⑤ 人材の確保

取組計画	バス運転者の継続的な確保
進捗状況	（目標：運転者欠員数 26 年度▲27 人⇒31 年度 0 人⇒未達成） 運転者欠員数： ▲20 人（平成 30 年度末時点） 平成 29 年度に短時間貸切運転者の募集を開始 平成 30 年度に大型自動車第二種免許取得支援制度を導入 平成 31 年度に 2 カ月毎の採用募集を随時募集に変更 働きやすい職場環境づくりとして、営業所の女性トイレの改修や運転者控室の職場環境を改善

取組計画	運行管理部門の人材育成
進捗状況	ダイヤ編成や運行体制の調整など運行管理に関するノウハウを蓄積し、将来の運行管理部門を担う人材を育成するため、計画的に正規職員を採用 （H28 年度：2 人、H29 年度：3 人、H30 年度：3 人）

⑥ 業務の改善

取組計画	業務改善の推進
進捗状況	アイドリリングストップ実施による燃費向上（H30 年度の燃費向上率：対 H28 年度比 3.4%） 平成 30 年度末に旅行センターを廃止したことによる収支の改善（約 12,000 千円）

(3) 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
資本的 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

11. 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。

(1) 第3次北九州市営バス事業経営計画に基づき、実施されてきた取組み

柱	項目	取組内容	取 組 内 容		
			令和3年度	令和4年度	令和5年度
安全で安定した交通サービスの提供	人材の確保・育成	運転者の確保	・ハローワーク掲載	・退職自衛官へ免許取得支援制度の周知 ・タウンワーク、Indeed活用	・チラシ配布 ・各種イベント出展 ・乗合(短時間)勤務整備
		運転者・運行管理者の育成	・接遇等の研修 ・無事故表彰 ・運行管理者による運転者への個別指導		
	安全な運行を確保するための運行体制の整備	職員の健康管理の徹底	有責事故件数 27件	有責事故件数 19件	有責事故件数 19件
			・体調確認 ・定期健康診断 ・睡眠時無呼吸症候群検査		
		バス車両の整備	・出動時の体温測定・マスク・手指消毒液の配布		
	効率的な乗合バスの運行		・車両総数 98台 ・ノンステップバス 5台導入	・車両総数 83台 ・ノンステップバス 1台導入	・車両総数 88台 ・ノンステップバス 5台導入
		「AIを活用した高齢ドライバー見守りシステム」の構築	・令和3年9月10台導入済		
				・令和5年3月18日ダイヤ改正	・二島ー黒崎線へのマイクロバス導入

(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）

柱	項目	取組内容	取 組 内 容					
			令和3年度		令和4年度		令和5年度	
誰もが安心して快適に移動できるサービスの提供	便利で利用しやすいサービスの提供	利用者に分かりやすい案内情報の充実	・HPによる情報提供（継続）		・令和4年6月バス時刻表システム導入		・SNSを活用した情報提供（継続）	
		全国で相互利用可能なICカードの導入	・令和3年10月導入					
		モバイル乗車券の利用促進	・1日乗車券 15,195枚 ・土休日家族券 95枚 ・HPに案内掲載（継続）		・1日乗車券 19,345枚 ・土休日家族券 119枚		・1日乗車券 18,923枚 ・土休日家族券 184枚	
		お客様ニーズを踏まえたサービスの向上			・アンケート結果をダイヤ改正（時間調整）に反映		・地域の声をお買い物バスの運行ルートに反映	
		快適な利用環境の整備	・上屋	2基導入	・上屋	1基導入	・上屋	2基導入
			・ベンチ	10基導入	・ベンチ	0基導入	・ベンチ	0基導入
			・標識塔	4基導入	・標識塔	4基導入	・標識塔	5基導入
	誰もが安心して移動できるサービスの提供	高台地区等における「お買い物バス」の運行	5コース （内小竹コースほか）運行開始 ※全7コース		・「高塔山コース」ダイヤ改正 ※全7コース		・「島田コース」運行経路変更 ※全7コース	
		「ふれあい定期」の利用促進	・1,663枚 （うち、 免許返納割引62枚）		・1,544枚 （うち、 免許返納割引58枚）		・1,527枚 （うち、 免許返納割引86枚）	
		妊婦さんの運賃割引制度の継続	・33枚 ・HPで広報（継続） ・区役所にてチラシ配布（継続）		・39枚 ・区役所でPR活動実施		・47枚	
		「福祉優待乗車証制度」の継続	・4,227枚 ・HPで広報（継続） ・バス車内、区役所にてチラシ配布（継続）		・4,753枚		・4,273枚	
		新型コロナウイルス感染症防止対策の徹底	・車内換気実施（継続）					

（出所：北九州市交通局提供資料を監査人が加工し作成）

柱	項 目	取組内容	取 組 内 容		
			令和3年度	令和4年度	令和5年度
経営基盤の強化	抜本的な運行系統の整理			・令和5年3月18日 ダイヤ改正 (黒崎方面の 系統整理)	
	収入の確保	乗合収入の確保		・ラッピングバス (ICカードPR) の運行	・チラシ、ポスター を活用した広報 ・公共交通無料デー 参画
		附帯事業の増収	・世界体操選手バス運行 ・ラッピングバス8台受注	・ラッピングバス2台受注	・貸切バス運賃改定 ・ラッピングバス3台受注
	継続的な 業務改善	エコドライブの推進	・アイドリングストップ 励行 (継続)		・EVバス・マイクロバス導入
		経常的な経費の削減	・備用品費予算削減 (継続)	・庁舎内照明LED化 (継続)	・バスカーションシステム 通信見直し (継続)

(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）

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。

12. 「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。

具体的な経路や運行回数、時刻、バス停の位置等は、地元自治会や警察および関係機関と協議のうえで決定した。現在のルートは下表のとおり7ルートある。

運 行 コ ー ス							
運行開始日	令和2年 10月26日（月）		令和3年 4月26日（月）	令和3年 4月27日（火）	令和3年 7月13日（火）	令和3年 8月30日（月）	
コース名	①高塔山	②石峰山	③百合野 ・大池	④内小竹	⑤畠田	⑥脇ノ浦 ・外小竹	⑦宮前町
運 行 日 （祝日運行なし）	週6日（月～土）			週2日（火・金）		週2日（月・木）	
運行便数 1日あたり	12便	5便	4便	4便	4便	4便	4便
片 道 所要時間	23分	36分	36分	25分	25分	39分	28分
運賃設定	190円～230円	190円～270円				190円～300円	190円～230円
運行時間帯	おおむね8時30分～16時30分						

（出所：北九州市交通局提供資料）

(2) 「お買い物バス」の利用状況
コース毎の運行開始日から令和4年6月末まで

（単位：日,人）

コース名	運行日数	往 路			復 路		
		利用者数	1日の 平均利用者数	1便あたりの 平均利用者数	利用者数	1日の 平均利用者数	1便あたりの 平均利用者数
①高塔山	487	7,036	14.4	2.4	6,336	13.0	2.2
②石峰山	143	608	4.3	1.1	781	5.5	1.4
②石峰山 (ダイヤ改正後)	344	834	2.4	1.2	1,815	5.3	1.8
③百合野・大池	344	2,501	7.3	3.6	2,732	7.9	4.0
④内小竹	115	307	2.7	1.3	316	2.7	1.4
⑤畠田	94	595	6.3	3.2	433	4.6	2.3
⑥脇ノ浦・外小竹	81	535	6.6	3.3	335	4.1	2.1
⑦宮前町	81	568	7.0	3.5	529	6.5	3.3

（出所：北九州市交通局提供資料）

(3) 具体的な収支状況

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
			1,241	2	249,531	1,689,488	▲1,439,957.1	677.1
		畠田・小竹～二島線	604	2	127,368	906,911	▲779,543.7	712.0
			940	2	181,079	906,911	▲725,831.9	500.8
		脇ノ浦・外小竹～若松病院線	205	1	43,332	752,115	▲708,783.3	1,735.7
			257	1	57,974	766,441	▲708,467.3	1,322.0
		宮前町～若松病院線	1,067	3	212,054	859,560	▲647,505.9	405.3
		計			15,369	2	3,062,828	18,585,497

(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. 監査対象の選定理由

「第2 監査対象の概要」を踏まえて、交通局を対象とした。

なお、市営バス事業について監査を行うに当たっては、北九州市の公共交通の現状および公共交通施策を確認し、北九州市における市営バス事業の位置づけ、役割を把握することが必要であるため、これらの所管部署においても調査した。

2. 監査の視点

「第1 監査の概要 5 監査の方法 (1) 監査の視点」に記載した監査要点について、監査を実施した。

3. 監査手続の流れ

監査の実施に当たっては、次の手順で行った。

(1) 概要の把握

北九州市の公共交通の現状及び公共交通に関する計画をはじめとした施策の概要を把握するため、「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）」の概要、地域公共交通に関する現状・課題等について都市戦略局都市交通政策課での予備調査を実施した。

市営バス事業の経営の現状、および経営計画の内容等について、交通局でのヒアリングおよび関係資料等の閲覧を実施した。

(2) 監査対象での文書等の査閲、担当者への質問

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、市の条例等への準拠性をはじめ、各監査要点について検討した。

個別検出事項については、関係法令・公表されている公共交通政策に関する条例、規則、予算書、決算書、事業に関する各種管理資料・意思決定資料その他必要書類の閲覧・分析、証憑との突合、関係者からのヒアリング、その他必要と認めた監査手続を実施した。

所管部署における文書の査閲および質問は、次のとおり実施した。

【文書査閲および質問の実施状況】

実施期日	対象所管部署	調査対象
7月18日	都市戦略局 都市交通政策課	全体概要把握のための 予備調査
7月23日	交通局	全体概要把握のための 予備調査
7月26, 31日 8月1, 7-9, 23, 26-28日 9月13, 24, 25日 10月11日	交通局	文書の査閲および質問
10月11日	財政・変革局	財政に関する質問
11月8日	交通局	全体に関する質問
12月25日	都市戦略局 都市交通政策課	報告書に関する質疑応答

(3) 市営バス路線および市営バスに関する施設の現地調査

市営バス(交通局)の管理の状況を把握するため、貸切バスにて路線バスの主な路線を走行してもらうことによる路線確認および、市営バス拠点である若松営業所および向田営業所の現地調査を実施し、現金管理、固定資産等について実査と管理状況を確認した。

【現地調査の実施状況】

実施期日	対象施設	視察内容
9月3日	若松営業所、向田営業所	路線確認、営業所視察、固定資産実査、備品の管理状況の把握

4. 監査の結果（指摘）および意見の概要

「2 監査の視点」に基づいて実施した監査結果および意見の概要は、次のとおりである。公共交通施策全体への意見を「第4 公共交通施策全体に関する意見」において述べる。なお、個別検出事項については、「第5 個別事項に関する監査の結果および監査の結果に添えて提出する意見」で述べる。「監査の結果」は、主として合規性の観点からの指摘事項であり、「監査の意見」は、指摘事項には該当しないが、必要性並びに経済性、効率性および有効性の観点から、監査人が必要と認めて述べる見解である。

(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		頁
交通局		
結果	固定資産台帳の情報更新	87
	登記内容の情報更新	87
	固定資産の実査の未実施	90
	固定資産の除却漏れ	91
	固定資産の取得原価の範囲の明確化	92
	保証金証書の記載内容の変更漏れ	101
	領収書管理の不備	104
	実地棚卸立会者の確認証跡の不備	109
	折尾案内所の敷金処理の不備	111
	リサイクル料金の資産計上漏れ	140
	財務会計システムのユーザー管理の不備	146
	ミニチュアカーの在庫計上漏れ	151
意見	運転者不足への対応	80
	バス需要の減少傾向への対応	80
	市営バス事業の財政状況の悪化への対応	81

所管部署、結果および意見の項目		頁
意見	備品の管理の様式と運用方法の統一化	92
	固定資産の減価償却開始時期の検討	94
	減損の兆候の判定	99
	電話回線の使用状況の確認作業	100
	その他引当金の取り崩し	107
	実地棚卸の記録方法	109
	古い乗車券の管理について	109
	退職給付引当金計算時の除算期間の反映	115
	賞与引当金の算定基礎金額の対象年度の適切性	120
	賞与引当金の計算根拠の適切性	120
	経理人材の体制構築と異動時期の適切性	155
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	83

第4 公共交通施策全体に関する意見

1. 公共交通の「リ・デザイン」に対する法改正

令和5(2023)年10月1日から「地域公共交通の活性化および再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行された。この法改正により利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」(再構築)を加速させるため、法改正により創設・拡充された枠組みやあらゆる政策ツールを最大限活用されることが期待されている。

この法改正の背景のひとつには、公共交通機関の経営にとって大きな影響を及ぼした新型コロナウイルス感染症への対応がある。外出規制による利用者の激減による収入の減少は、感染症の指定が「5 類感染症」に緩和されるまで3年超に及んだ。この間に、ほぼすべての交通手段において、これまで認識していた問題、特に、ドライバー等の担い手不足による路線やサービスの縮小、地方ローカル鉄道の今後の在り方などの問題が顕在化および深刻化した。今後どのようにサービスを提供するのかが、一事業者だけでなく、公共交通機関全体、かつ、関連する住民や企業および地方公共団体に問われている。

改正地域交通法(2023)は、これらの問題に対し、①地域の関係者の連携と協働の促進、②「エリア一括協定運行事業」の創設、③ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充、④交通分野におけるDX/GXを推進する「道路運送高度化事業」の拡充、⑤鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設、⑥社会資本整備総合交付金の拡充、の新たな基幹事業の追加の6項目を掲げ、多くの地域で地域公共交通の「リ・デザイン」が進むよう、国土交通省は、新たな枠組みを最大限活用し、地域における取組を強力に支援しようとしている。

2. 法改正で想定される今後の公共交通の問題への対応例

改正地域交通法(2023)は、顕在化かつ深刻化した公共交通の問題に対して、様々な関係者との連携と協働で対応する方向性を示すと同時に、デジタル技術を駆使して交通システム全体を革新し、移動の利便性・効率性、持続可能性を飛躍的に向上させようとする交通DX(デジタル・トランスフォーメーション)と脱炭素社会に向けた車両電動化等の交通GX(グリーン・トランスフォーメーション)の推進により解決を図る方向性を提示している。

特に交通DXにより、スマートシティ構築への一環として、デジタル化による効果的な交通制御やデータ連携により、市民生活を向上させることを目的としている。

①交通DXの代表的な事例「MaaS(Mobility as a Service)」

「MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。」

引用: 国土交通省「日本版MaaSの推進」より

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/japanmaas/webaccessibility/index.html>

この考え方の発祥地のフィンランドでは、月額定額制の乗り放題サービスが始動し、自家用車の利用率が減少し、渋滞の緩和につながった事例がある。

日本でも、2019年より経済産業省と国土交通省が協働で、地域における移動課題の解決や経済活性化を目指す、「スマートモビリティチャレンジ」の枠組みの下、MaaSの実証実験が全国でスタートした。

	政策課題	対応する地域	政策課題に対応した取り組み	その他の取り組み
A	貨客混載	福井県永平寺町	自家用有償車両を活用した郵便局間の輸送(無償)	自家用有償車両による弁当デリバリー 移動販売拠点設置・目的地のマルチタスク化
		福島県南相馬市、浪江町、双葉町	巡回シャトルによる貨客混載運行システムの検証	自動運転サービスの検証（自動走行）
	客貨混載	北海道士幌町	郵便局車両への一般混乗（無償）	福祉バスのデマンド化と商店配送品の混載、 自家用有償によるオンデマンド交通
	福祉	香川県三豊市	複数事業者の共同輸送による効率化（無償）	－
B	共同輸送	静岡県湖西市	企業シャトルバスによる自家用有償旅客運送	－
	移動販売	兵庫県養父市	AIによる巡回ルートの最適化	－
	移動診療	静岡県浜松市天竜区・春野地域	遠隔診療・服薬指導と薬剤配送（ドローン）	－
	ダイナミック プライシング	東京都町田市	商業施設や医療・教育関連施設などと提携した施設利用者向けの交通サービス利用クーポンの配布	－
長野県塩尻市		AIオンデマンド交通でのダイナミックプライシングの検証	遠隔制御体制の実用性検証、ITインフラ（スマートポール）との連携・安全性の評価検証（自動走行）	
C	ダイナミック ルーティング	愛知県尾三地区南部	デマンド交通システムの精度向上	広告配信アプリによる行動変容
D	コロナ禍	愛知県常滑市	行き先の密度を基にしたクーポンの割引率・付与ポイント数の変更 観光客への情報提供、DPIによる密を避けた行動変容の可能性検証	－
		北関東（茨城県日立地域） 北海道北広島市	交通商品を組み入れた企画商品の販売 広告収益による移動サービスの維持	－ －
	データの活用	新潟県新潟市	交通ICカード・スマホアプリデータを活用した消費者動態分析 ETC2.0・駐車場満空データ・タクシープローブデータ等複数データによる移動実態の可視化・分析	－
		静岡県静岡市	自家用車移動データと交通ICカードから移動区間や施設訪問履歴の取得・分析	－
E	データシミュレーション	広島県	公共交通データ、移動データ、消費データ等を統合したデータ連携基盤の構築・シミュレーションの実施	－

人口が減少し、地域経済の活力もそれに伴って縮小、それによりまた担い手が不足し、地域公共交通の提供コストも割高となる。その結果、サービスの縮小や存続の問題へとつながっている。このような地域社会が抱える課題に対して、DX で解決・緩和できる可能性は十分にあるとされている。現在は、複数の予約に応じて最適な配車やルート選定を行う AI オンデマンド交通の導入ケースが増えている。

②GTFS によるバス情報標準化

GTFS(General Transit Feed Specification)は、バスや鉄道などの公共交通情報を標準化し、アプリ開発者やサービス提供者が容易にアクセスし、利用できるようにする仕組みである。公共交通事業者が運行データをオープンデータ化し、コンテンツプロバイダー（乗り換え検索業者）がデータを共有できるようにすることで、利用者により高い利便性を提供することが可能になる。

例えば、乗換案内アプリは GTFS データを活用して、最適な移動ルートを提案できるとされる。

③運行管理システム・配車アプリの導入

運行管理システムは、リアルタイムのデータと高度な分析を用いて、交通の流れをスムーズにし、運行の効率を最大化する。また、配車アプリは、利用者が必要とするタイミングで最適な交通手段を簡単に見つけられるようにすることで、移動の利便性を格段に向上させる。

運行事業者はこれらのシステムを導入することで、サービスの質を高め、環境への負担を軽減することが可能となる。

④自動運転（実証調査事業）

自動運転技術の実証調査事業は、交通の安全性を向上させ、移動の自由度を高めることが目的である。実証調査事業は、自動運転車が実際の道路環境や都市部でどのように機能するかをテストし、データを収集して自動運転システムの安全性、効率性、そして実用性を評価している。

以上が交通 DX を使った具体的な手法であり、今後の大きな流れになると思われる。

3. 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、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は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して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

4. 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

1. 貸借対照表

公営企業において、経営が継続していることを前提として1事業年度という定められた単位期間における期間損益を算定することが基本的目的である。しかし、この期間計算においては収入の全てがその期間の収益とはならない。また、支出も全てがその期間の費用とはならない。

このように、支出された額の一部は費用化されず、様々な経済価値として次年度以降に残されるがそれらが資産と呼ばれるものになる。

資産は、固定資産、流動資産および繰延資産に分類される。

固定資産と流動資産は、まず営業循環基準により営業循環内にあるかどうかで分類される。具体的には通常の営業活動で発生するたな卸資産、売掛金、受取手形等は換金されるまでの期間が1年を超えるものであっても流動資産に分類される。

一方、営業活動以外で発生する資産については、その換金されるまでの期間の長短によって分類され、1年という期間を設定して、資産をその期間内に換金し得るものとそうでないものとに分類するワンイヤールールの原則が採用されている。

企業の支払能力の良否は、短期間のうちに換金しうるもの（流動資産）と短期間のうち支払うべきもの（流動負債）との比率によって決定され、流動資産の比率が高いほど支払能力が大きいことを示す。

(1) 固定資産

固定資産は、有形固定資産、無形固定資産および投資その他の資産に分類される。有形固定資産は具体的な物であり、無形固定資産は法律上の権利を示すものと事実上の権利を示すものがある。投資その他の資産は、主として利殖を目的とするものであるが、投資その他の資産のうち基金については公営企業の場合も、基金設置条例によらなければ設けることができない（地方自治法第241条）。

①有形固定資産

交通局における有形固定資産の5カ年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

資 産 の 部	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
1 固定資産					
(1)有形固定資産					
イ土地	225,558	208,597	208,597	208,597	208,597
ロ建物	763,287	768,073	780,862	785,461	819,033
建物減価償却累計額	△ 400,924	△ 417,198	△ 433,707	△ 451,043	△ 468,624
建物帳簿価額	362,363	350,875	347,155	334,418	350,409
ハ構築物	347,267	353,320	369,008	373,337	376,402
構築物減価償却累計額	△ 295,912	△ 300,313	△ 302,333	△ 310,020	△ 316,888
構築物帳簿価額	51,355	53,007	66,675	63,317	59,514
ニ車両	2,526,630	2,558,634	2,596,406	2,169,045	2,078,217
車両減価償却累計額	△ 2,275,127	△ 2,317,420	△ 2,370,530	△ 1,990,371	△ 1,854,461
車両帳簿価額	251,503	241,214	225,876	178,674	223,755
ホ機械及び装置	67,451	66,761	66,761	65,851	65,851
機械及び装置減価償却累計額	△ 51,005	△ 52,569	△ 54,429	△ 54,338	△ 55,786
機械及び装置帳簿価額	16,446	14,191	12,331	11,513	10,065
ヘ工具器具及び備品	721,152	723,091	847,805	890,274	909,845
工具器具及び備品減価償却累計額	△ 649,683	△ 656,887	△ 461,067	△ 553,065	△ 636,854
工具器具及び備品帳簿価額	71,469	66,203	386,738	337,210	272,991
有形固定資産合計	978,693	934,088	1,247,372	1,133,728	1,125,331

(ア) 土地

交通局庁舎等のために用いられた土地を処理する勘定科目であり、土地の内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

取得年月日	資産名称	所在地	取得価額
1930/5/1	若松渡場待合所用地	若松区本町一丁目 15 番	156
1954/3/31	旧二島営業所用地	若松区二島六丁目	2,986
1959/3/16	若松橋台下控室用地	若松区本町一丁目 4 番	10,623
1976/10/25	向田営業所用地	八幡西区大字浅川 1436-1	84,970
1978/6/27	脇田バス停用地	若松区大字安屋三軒屋	4,912
2008/8/1	交通局庁舎用地	北九州市若松区東小石町 3-1	104,950
総計			208,597

(出所：北九州市交通局 総務経営課より入手した固定資産台帳 Excel データより抜粋)

【監査手続-WebGIS ポータルにおける地番図と照合】

No	固定資産台帳の所在地	Web サイト上の 地番図の所在地	Web サイト上の 登記内容
①	若松区東小石町 3-1	若松区東小石町 15-1	登記地目：宅地 登記地積：19,117 m ² 所有者：北九州市
②	八幡西区大字浅川 1436-1	八幡西区三ツ頭 2 丁目 1436-1	登記地目：宅地 登記地積：10,942.09 m ² 所有者：北九州市
③	若松区本町一丁目 15 番	若松区本町 1 丁目 65-1	登記地目：宅地 登記地積：1,014.30 m ² 所有者：北九州市
④	若松区二島六丁目	若松区二島 6 丁目 1818-1	登記地目：宅地 登記地積：2,116.28 m ² 所有者：北九州市
⑤	若松区本町一丁目 4 番	若松区本町 1 丁目 1-4	登記地目：宅地 登記地積：173.46 m ² 所有者：若松市
⑥	若松区大字安屋三軒屋	若松区大字安屋 1679-12	登記地目：宅地 登記地積：497.50 m ² 所有者：北九州市

上表は、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、登記地目、登記地積、所有者）を照合確認した結果である。

固定資産台帳の所在地と専用サイトの所在地の表記が一致していない。また、所有者が若松市で登記されている土地が見受けられた。

【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。（上表【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。

【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。

（イ） 建物

屋根および周壁またはこれに類するものを有し、土地に定着した建造物であって、その目的として用途に供し得る状態にあるものを処理する勘定科目である。また、建物と一体をなす暖房、照明、通風等の附属設備を含む。

交通局で計上されている建物の内容は下図のとおりである。

（単位：千円）

取得年月日	資産名称	取得価額	減価償却 累計額	未償却 残高
1956/8/24	西畑町待合室	40	38	2
1988/3/31	向田営業所キュービクル	3,615	3,434	181
1988/3/31	向田営業所ポンプ設備	1,715	1,629	86
（中略）				
2024/3/6	向田営業所整備棟LED照明 32式	983	0	983
2024/3/18	向田営業所キュービクル（EV急速充電器用含む）	11,020	0	11,020
2024/3/27	向田営業所EV急速充電器用電路設備（配電線）	1,980	0	1,980
総計		819,033	468,624	350,409

（出所：北九州市交通局 総務経営課より入手した固定資産台帳 Excel データより抜粋）

(ウ) 構築物

土地の上に定着する建造物、工作物、土木設備のことをいう。
交通局で計上されている構築物の内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

取得年月日	資産名称	取得価額	減価償却 累計額	未償却 残高
1968/3/31	橋台操車場照明設備	60	57	3
1974/3/30	バス停留所テント式上屋 宮丸・下 s 4 8	408	388	20
1974/3/30	バス停留所テント式上屋 宮丸・上 s 4 8	408	388	20
(中略)				
2023/3/13	若松市民会館前上屋雨樋	150	21	129
2024/2/16	バス停シェルター式上屋 大鳥居 (向田方向)	2,554	0	2,554
2024/3/29	バス停シェルター式上屋 縄手 (折尾方向)	1,410	0	1,410
総計		376,402	316,888	59,514

(出所：北九州市交通局 総務経営課より入手した固定資産台帳 Excel データより抜粋)

(エ) 車両

事業活動のために所有し使用している自動車やその他陸上運搬車両を処理する勘定科目である。

交通局で計上されている車両の内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

取得年月日	資産名称	取得価額	減価償却 累計額	未償却 残高
1993/4/12	一般乗合自動車(501)	20,234	19,222	1,012
1993/4/12	一般乗合自動車(502)	20,170	19,162	1,009
1993/4/12	一般乗合自動車(504)	20,122	19,115	1,006
(中略)				
2024/3/26	中古乗合旅客自動車 (709)	900	0	900
2024/3/26	中古乗合旅客自動車 (710)	900	0	900
2024/3/26	中古乗合旅客自動車車体改修 (709)	4,545	0	4,545
総計		2,078,217	1,854,461	223,755

(出所：北九州市交通局 総務経営課より入手した固定資産台帳 Excel データより抜粋)

(オ) 機械および装置

複数のものが一体となって設備を形成し、ひとつの機能を果たすものを処理する勘定科目である。

交通局で計上されている機械装置の内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

取得年月日	資産名称	取得価額	減価償却 累計額	未償却 残高
1981/1/5	エンジン載降ジャッキ（若松整備）	374	355	19
1982/1/29	自動車排ガス測定機（若松整備）	470	447	24
1988/3/31	自動車修理用設備（向田整備）	897	852	45
（中略）				
2017/3/22	向田営業所洗車機（前後洗付）FT-25-35G	5,200	3,420	1,780
2017/3/22	若松営業所洗車機（前後洗付）FT-25-35G	5,200	3,420	1,780
2022/7/1	高圧温水洗浄機 バンザイ KHW-1600C	840	119	721
総計		65,851	55,786	10,065

（出所：北九州市交通局 総務経営課より入手した固定資産台帳 Excel データより抜粋）

(カ) 工具器具および備品

それ自体で固有の機能を果たしており、独立して使用するものを処理する勘定科目である。

交通局で計上されている工具器具および備品の内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

取得年月日	資産名称	取得価額	減価償却 累計額	未償却 残高
1969/12/31	音量計（若松整備）	65	62	3
1974/2/2	かんぼの宿北九州	65	62	3
1974/2/2	芦屋橋（下り）	62	59	3
（中略）				
2024/3/29	バス停標識塔 上中畑（戸畑方向）	886	0	886
2024/3/29	バス停標識塔 東中島（黒崎方向）	886	0	886
2024/3/29	旅行業システム端末	262	0	262
総計		909,845	636,854	272,991

（出所：北九州市交通局 総務経営課より入手した固定資産台帳 Excel データより抜粋）

【固定資産の実査の未実施-結果】

固定資産について次の規程はあるものの、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。

「北九州市交通局会計規程」

第6章 固定資産会計

第113条 総務経営課長は、固定資産台帳に基づき、毎事業年度末現在で次に掲げる諸表を作成しなければならない。

- (1) 固定資産増減総括表
- (2) 固定資産明細表
- (3) 減価償却明細表
- (4) 建設仮勘定明細表

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、整備用の機械工具備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。

「北九州市交通局会計規程」

第4章 たな卸資産会計

(実地たな卸)

第87条 総務経営課企業出納員及び営業推進課企業出納員は、毎年9月30日及び3月31日をもってたな卸実地調査を行い、たな卸表を作成し、総務経営課企業出納員に報告しなければならない。

2 前項に定める場合のほか、たな卸資産が天災その他の事由により滅失した場合その他必要と認められる場合には、随時実地調査を行い、総務経営課企業出納員に報告しなければならない。

3 たな卸表は、各種物品ごとに作成し、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- (1) 品名
- (2) 数量
- (3) 金額
- (4) 保管場所
- (5) 破損の有無
- (6) 検査員名
- (7) その他必要事項

(実地たな卸の立合)

第88条 前条第1項及び第2項の規定により実地たな卸を行う場合は、局長の指定するたな卸資産の受払及び保管に直接関係のない職員を立合わせなければならない。

(たな卸の結果の報告)

第 89 条 総務経営課企業出納員は、実地たな卸を行った結果を第 87 条第 3 項の規定により作成されたたな卸表を添えて局長に報告しなければならない。

2 実地たな卸の結果、帳簿残高が現品と一致しないときは、その原因及び現状を調査し、前項の報告に合わせて局長に報告しなければならない。

(たな卸修正)

第 90 条 総務経営課企業出納員及び営業推進課企業出納員は、前条第 2 項の規定による報告により貯蔵品受払簿の残高がたな卸資産の現在高と一致しないときは、出庫又は入庫伝票を発行して貯蔵品台帳に記帳し、振替伝票を発行しなければならない。

【固定資産の除却漏れ-結果】

上記のとおり、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、下記のとおり、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。

(単位：円)

資産番号	科目名称	取得年月日	資産名称	取得価額	未償却残高	交通局コメント
283	機械及び装置	S63. 3. 31	自動車修理用設備 (向田整備)	896, 784	44, 840	向田整備工場 (工場建設時の設備だと思われるが、どれかわからない)
525	工具, 器具及び備品	S63. 3. 31	向田営業所放送設備	126, 206	6, 308	不明 (廃棄の可能性)
526	工具, 器具及び備品	S63. 3. 31	向田営業所インターホン設備	206, 433	10, 321	不明 (廃棄の可能性)
460	工具, 器具及び備品	S50. 3. 31	電子式フィッライター (経理係)	54, 000	2, 700	不明 (廃棄の可能性)
471	工具, 器具及び備品	S53. 8. 22	ビジュアルレコーダー (人事)	49, 900	2, 495	不明 (廃棄の可能性)
477	工具, 器具及び備品	S54. 7. 19	作業用扇風機 (若松整備)	33, 500	1, 675	(無)故障の為廃棄
1324	工具, 器具及び備品	H13. 3. 31	両替機付運賃箱	203, 166, 000	10, 158, 300	(無)FA 型両替機は NZS 両替機 (資産番号 1999) 入換え時廃棄処分
1538	工具, 器具及び備品	H18. 3. 10	空港線車両用車載機 (ワンマン機器 5 台分)	12, 000, 000	600, 000	(無)FAN 型両替機は NZS 両替機 (資産番号 1999) 入換え時廃棄処分
合計				216, 532, 823	10, 826, 639	

第5節 処分

（不用固定資産の処分）

第117条 主管課長は、その主管に属する固定資産のうち不用となり、又は使用に耐えなくなった物（不動産を除く。）の処分については、第85条の規定に準じて行うものとする。

2 不動産の処分については、総務経営課長が第85条の規定に準じて行うものとする。

第4章 たな卸資産会計

（不用品の処分）

第85条 総務経営課長及び営業推進課長は、たな卸資産のうち不用となり、又は使用に耐えなくなった物を局長の決裁を受けて不用品として整理した上、廃棄処分又は売却の手続をしなければならない。

【備品の管理の様式と運用方法の統一化—意見】

上記にも記載のとおり、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

「北九州市交通局会計規程」

第6章 固定資産会計

第5節 処分

（不用固定資産の処分）

第117条 主管課長は、その主管に属する固定資産のうち不用となり、又は使用に耐えなくなった物（不動産を除く。）の処分については、第85条の規定に準じて行うものとする。

2 不動産の処分については、総務経営課長が第85条の規定に準じて行うものとする。

第4章 たな卸資産会計

（不用品の処分）

第85条 総務経営課長及び営業推進課長は、たな卸資産のうち不用となり、又は使用に耐えなくなった物を局長の決裁を受けて不用品として整理した上、廃棄処分又は売却の手続をしなければならない。

【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。

「北九州市交通局会計規程」

第6章 固定資産会計

第97条 固定資産の価額は次のとおりとする。

(1) 有形固定資産及び無形固定資産の帳簿価額は、その取得に要した直接費及び間接費の合計額とする。

「地方公営企業法施行規則」

第三章 資産等の評価等

(資産の評価)

第八条 資産については、この省令に別段の定めがある場合を除き、その取得原価又は出資した金額をもって帳簿価額としなければならない。

「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4章 資産に関する事項

第1節 資産の評価

第1 取得原価主義

1 資産については、原則としてその取得原価又は出資した金額をもって帳簿価額としなければならない（規則第8条第1項）。

2 取得原価とは、資産の取得又は製造等のために要した金額のことをいい、資産の種類や取得の形態に応じて算定方法が異なる。

3 有形固定資産の取得原価は、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する。

「企業会計原則」

五 資産の貸借対照表価額

D 有形固定資産の評価

(資産の貸借対照表価額)

五 貸借対照表に記載する資産の価額は、原則として、当該資産の取得原価を基礎として計上しなければならない。

D 有形固定資産については、その取得原価から減価償却累計額を控除した価額をもって貸借対照表価額とする。有形固定資産の取得原価には、原則として当該資産の引取費用等の付随費用を含める。現物出資として受入れた固定資産については、出資者に対して交付された株式の発行価額をもって取得原価とする。

【固定資産の減価償却開始時期の検討―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。

特に下表のうち、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。

(単位：円)

取得年月	科目名称	取得件数	取得価額	理論償却額
2023/4	車両	2	27,723,720	10,230,052
2023/5	建物	3	16,530,000	1,522,565
	車両	1	29,866,560	10,102,363
2023/6	建物	2	2,380,000	123,233
2023/7	工具、器具及び備品	1	286,700	53,756
2023/8	車両	2	231,819	105,708
2023/9	工具、器具及び備品	4	468,120	95,146
2023/10	建物	1	600,000	19,800
2023/11	工具、器具及び備品	2	1,091,700	98,959
2023/12	工具、器具及び備品	2	13,340,000	1,616,913
	車両	1	1,723,701	212,015
2024/1	車両	1	2,164,210	199,648
2024/2	建物	1	79,000	1,000
	工具、器具及び備品	2	718,400	26,515
	構築物	1	2,554,000	60,444
	車両	2	5,445,453	382,145
2024/3	建物	3	13,983,000	76,906
	工具、器具及び備品	8	4,448,844	115,123
	構築物	1	1,410,000	16,685
	車両	10	22,179,429	802,764
総計		50	147,224,656	25,861,740

「北九州市交通局会計規程」

（減価償却の開始年度）

第 124 条 減価償却は、固定資産を取得した年度の翌年度から開始するものとする。

「地方公営企業法施行規則」

（有形固定資産の減価償却額）

第十五条 償却資産のうち有形固定資産の各事業年度の減価償却額は、定額法によつて行う場合に於ては当該有形固定資産の当該事業年度開始の時に於ける帳簿原価から当該帳簿原価の百分の十に相当する金額を控除した金額に、定率法によつて行う場合に於ては当該有形固定資産の当該事業年度開始の時に於ける帳簿価額に、それぞれ当該有形固定資産について別表第二号に定める耐用年数（この項及び第四項において「法定耐用年数」という。）（第八条第五項の規定により当該有形固定資産の帳簿原価が同条第三項第一号又は第二号に定める価格とされた場合には、法定耐用年数から当該有形固定資産の減価償却を行つた年数を控除して得た年数とする。）に於て別表第四号の償却率を乗じて算出した金額とする。ただし、有形固定資産の減価償却額は、当該有形固定資産の帳簿原価から当該帳簿原価の百分の五に相当する金額を控除した金額から前事業年度までにおいて行つた減価償却累計額を控除した金額を超えることはできない。減価償却は、固定資産を取得した年度の翌年度から開始するものとする。

5 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又は翌月から月数に応じて行うことを妨げない。

減損会計について

地方公営企業法施行規則第 8 条 3 項 2 号では、地方公営企業が保有する固定資産のうち、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たもの、または減損損失を認識すべきものは、その時の帳簿価額から当該生じた減損による損失、または認識すべき減損損失の額を減額した帳簿価額として付すこととされており、帳簿価額を減額した額は特別損失として計上することになる。

つまり、減損とは、収益性の低下により投資額の回収が見込めなくなった状態等、固定資産の将来の経済的便益が著しく減少した状態をいう。

減損会計の手順については、固定資産の減損に係る会計基準（平成 14 年 8 月 9 日 企業会計審議会）（以下、減損会計基準と略す。）および固定資産の減損に係る会計基準の適用指針（企業会計基準適用指針第 6 号 最終改正：平成 21 年 3 月 27 日 企業会計基準委員会）（以下、適用指針と略す。）を参考に、以下の（i）から（iv）の手続きを行う。

- （i）固定資産のグループ化
- （ii）減損の兆候があるかどうかの判断
- （iii）減損損失の認識の判定
- （iv）減損損失の測定、帳簿価額の減額（減損処理）

次に、上記（i）から（iv）の手続きにおける留意事項を述べていく。

（i）固定資産のグループ化（減損会計基準 二 6.（1）、適用指針第 7 項から第 10 項および第 70 項から第 75 項参照）

固定資産は、単独でキャッシュ・フローを生み出す場合と、複数の固定資産が一体となってキャッシュ・フローを生み出す場合がある。後者の場合における固定資産の集まりのうち最小のものを固定資産グループと呼ぶ。

したがって、減損会計の対象を単独の固定資産とするか、複数の固定資産とするかを判断することが必要となる。固定資産のグループ化は、実務的には、管理会計上の区分や投資、資産の処分および事業の廃止に関する意思決定を行う際の単位等を考慮してその方法を定めることになる。このため、事業者が資産の処分や事業の廃止に関する意思決定を行い、その代替的な投資も

予定されていない場合など、これらに係る資産を切り離しても他の固定資産または固定資産グループの使用にほとんど影響を与えない場合は、他の固定資産または固定資産グループのキャッシュ・フローから概ね独立したキャッシュ・フローを生み出す最小の単位に該当すると考えられる。

実務上の負担を考慮し、重要性の乏しい固定資産は、他の固定資産または固定資産グループのキャッシュ・フローから概ね独立したキャッシュ・フローを生み出す最小の単位として取り扱う必要はなく、これまでの使用状況等に鑑みて、固定資産グループに含めて取り扱うことができる。

遊休資産（地方公営企業の活動にはほとんど使用されていない状態（遊休状態）にある資産）であって将来の使用が見込まれていないものは、当該資産を切り離しても他の固定資産または固定資産グループの使用にほとんど影響を与えないと考えられるため、処分の意思決定を行った固定資産や廃止の意思決定を行った事業に係る固定資産について、代替的な投資が予定されていない場合などと同様に、重要なものについては、他の固定資産または固定資産グループのキャッシュ・フローから独立したキャッシュ・フローを生み出す最小の単位として取り扱うことが適当である。

ただし、前述のとおり、重要性の乏しいものは、これまでの使用状況等に鑑みて、固定資産グループに含めて取り扱うことができる。

なお、当該事業年度において実施した固定資産のグループ化は、原則として、翌事業年度以降においても同様に実施する。

（ii）減損の兆候があるかどうかの判断（減損会計基準 二 1、適用指針第 11 項から第 15 項および第 76 項から第 91 項参照）

固定資産または固定資産グループについて、減損が生じている可能性を示す事象である「減損の兆候」があるかどうかを判断する。減損の兆候の例として挙げられているのは次の（ア）から（エ）の事象である。

（ア）固定資産または固定資産グループが使用されている業務活動から生ずる損益またはキャッシュ・フローが、継続してマイナスとなっているか、あるいは、継続してマイナスとなる見込みであること

「業務活動から生ずる損益」には、当該固定資産または固定資産グループの減価償却費等の間接的に生ずる費用が含まれる。加えて長期前受金戻入も収益に加えることができることも留意する必要がある。ただし、支払利息など財務活動から生ずる損益は含まれない。また、大規模な経営改善計画等により生じた一時的な損益は含まれない。

「継続してマイナス」とは、概ね過去 2 事業年度がマイナスであったことを指すが、当該事業年度の見込みが明らかにプラスとなる場合は該当しないと考えることが適当である。また、「継続してマイナスとなる見込み」とは、前事業年度と当該事業年度以降の見込みが明らかにマイナスとなる場合を指すものと考えられる。

（イ）固定資産または固定資産グループが使用されている範囲または方法について、当該固定資産または固定資産グループの回収可能価額を著しく低下させる変化が生じたか、あるいは生ずる見込みであること

「回収可能価額」とは、固定資産または固定資産グループの正味売却価額と使用価値のいずれが高い方の額をいう。正味売却価額とは時価から処分費用見込額を控除して算定される額であり、また、時価とは、公正な評価額をいい、通常それは、観察可能な市場価格のことであり、市場価格が観察できない場合には合理的に算定された価格をいう。そして使用価値とは継続的使用と使用後の処分によって生ずると見込まれる将来キャッシュ・フローの現在価値である。

「固定資産または固定資産グループの回収可能価額を著しく低下させる変化」とは下記のようなものが挙げられる。

・固定資産または固定資産グループが遊休状態になり、将来の用途が定まっていないこと。例えば、設備の操業を停止し、その後の操業開始の目途が立っていない場合などが含まれる。現在の

遊休状態が資産をほとんど利用しなくなってから間もない場合であって、将来の用途を定めるために必要と考えられる期間にある場合には、減損の兆候には該当しないと考えられる。

・建設仮勘定に係る建設について、計画の中止または大幅な延期が決定されたことや当初の計画に比べ著しく滞っていること。

(ウ) 固定資産または固定資産グループが使用されている事業に関連して、経営環境が著しく悪化したか、あるいは悪化する見込みであること

「経営環境が著しく悪化した場合」とは、下記のようなケースが考えられる。

・材料価格の高騰や、製品の店頭価格やサービス料金、賃料の水準の大幅な下落、製品販売量・サービス供給量の著しい減少などが続いているような市場環境の著しい悪化
・重要な法律改正、規制緩和や規制強化、重大な法令違反の発生などの法律的环境の著しい悪化

(エ) 固定資産または固定資産グループの市場価格が著しく下落したこと

「市場価格が著しく下落したこと」には、少なくとも市場価格が帳簿価額から 50%程度以上下落した場合が該当する。

(iii) 減損損失の認識の判定（減損会計基準 二 2. (1)、適用指針第 18 項から第 24 項および第 96 項から第 104 項参照）

減損の兆候がある場合には、当該固定資産または固定資産グループについて、減損損失を認識するかどうかの判定を行う。この判定は、固定資産または固定資産グループから得られる割引前将来キャッシュ・フローの総額と帳簿価額を比較することによって行い、割引前将来キャッシュ・フローが帳簿価額を下回る場合には、減損損失を認識する。

割引前将来キャッシュ・フローを見積る期間は、固定資産の経済的残存使用年数、または固定資産グループの中の主要な償却資産の経済的残存使用年数である。

なお、地方公営企業は、資本費の回収期間が極めて長期にわたることから、割引前将来キャッシュ・フローの期間について、企業会計の減損会計基準のように最長 20 年（21 年目以降に見込まれる将来キャッシュ・フローは 20 年経過時点における現在価値に割引）とはされていない。

(iv) 減損損失の測定、帳簿価額の減額（減損処理）（減損会計基準 二 3、適用指針第 25 項から第 47 項および第 55 項、第 105 項から第 128 項参照）

固定資産グループについて認識された減損損失は、帳簿価額に基づいて比例配分する方法や、各構成資産の時価を考慮した配分方法等合理的であると認められる方法により、当該固定資産グループの各構成資産に配分することとなる。その会計処理としては、減損損失を認識すべきであると判定された固定資産または固定資産グループについては、帳簿価額を回収可能価額まで減額し、原則として当該減少額を減損損失として当該事業年度の特別損失とする。減損損失の戻入は行わず、また、減損処理を行った資産については、減損損失を控除した帳簿価額に基づき減価償却を行う。

回収可能額とは、前記 (ii) (イ) でも述べたとおり、固定資産または固定資産グループの正味売却価額と使用価値のいずれか高い方の金額をいう。正味売却価額を算定する場合には、固定資産または固定資産グループの時価から処分費用見込額を控除して行う。時価は原則として市場価格に基づく価格をいうが、市場価格が観察できない場合には、合理的に算定された価額が時価となる。例えば、不動産については「不動産鑑定評価基準」（国土交通省）に基づいて算定するが、販売を目的として所有する土地等であれば地方公共団体の財政の健全化に関する法律施行規則第 4 条第 2 項各号に掲げる方法により算定することができる。

なお、重要性が乏しい固定資産についても、一定の評価額や適切に市場価格を反映していると考えられる指標等を、合理的に算定された価額とみなすことができる。

そして、使用価値は、固定資産または固定資産グループの継続的使用と使用後の処分によって生ずると見込まれる将来キャッシュ・フローの現在価値として、以下の (ア) から (ウ) のように算定される。

(ア) 固定資産または固定資産グループの継続的使用によって生ずると見込まれる将来キャッシュ・フローを算定する。

(イ) 固定資産または固定資産グループの使用後の処分によって生ずると見込まれる将来キャッシュ・フローは、将来時点の正味売却価額となるため、(ア)に基づいて算定する。

(ウ) (ア) および (イ) により算定された固定資産または固定資産グループの継続的使用と使用後の処分によって生ずると見込まれる将来キャッシュ・フローは割引率によって現在価値に割り引く。

以上、(i) から (iv) の手順に従い、交通局が有する固定資産について減損会計の適用要否を検討することが必要である。

交通局における会計規程の固定資産関連の条文は第 127 条の 2 (減損会計に係る会計処理) から第 127 条の 4 (減損損失の額の測定) に内容が記載されている。

北九州市交通局会計規程 昭和 43 年 4 月 1 日 交管規程第 4 号

(減損に係る会計処理)

第 127 条の 2 総務経営課企業出納員及び営業推進課企業出納員は、固定資産であって、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たもの又は次条に定めるところにより減損損失を認識すべきものについて、その時の当該固定資産の帳簿価額から当該生じた減損による損失又は第 127 条の 4 第 1 項の規定により測定した減損損失の額を減額した額を当該固定資産の帳簿価額として付し、減損に係る会計処理を行わなければならない。

(減損損失の認識)

第 127 条の 3 固定資産に減損の兆候が認められた場合は、当該固定資産について、減損損失を認識するかどうかの判定を行わなければならない。

(減損損失の額の測定)

第 127 条の 4 前条の判定により減損損失を認識した固定資産について、減損損失の額を測定しなければならない。

2 前条及び前項の規定による減損損失に係る判定及び測定は、次に掲げる固定資産又は固定資産のグループを単位として行うものとする。

(1) 遊休資産

(2) 前号に該当しない固定資産のグループ

【交通局の判断】

令和 3 年度の北九州市交通事業会計決算書において、減損損失に関する注記が下記のとおり開示されている。

V 減損損失に関する注記

1 グループिंगの方法

交通事業会計において使用している固定資産については、事業全体でキャッシュ・フローを生成していることから、1 つの固定資産グループとしている。

2 減損の兆候

(1) 認められた減損の兆候

平成 30 年度より連続して業務活動から生じるキャッシュ・フローがマイナスのため、減損の兆候が認められる。

(2) 対象となる固定資産グループ

用途	資産の種類
交通事業	土地、建物、構築物、車両、機械及び装置、工具器具及び備品

3 減損損失の認識の判定

(1) 減損損失を認識するに至らなかった理由

固定資産グループから得られる割引前将来キャッシュ・フローの総額が、当該固定資産グループの帳簿価額を上回っていることから減損損失を認識するに至らなかった。

(2) 将来キャッシュ・フローの見積り方法

将来キャッシュ・フローの見積りは、固定資産グループの主要な償却資産である車両の経済的残存使用年数を見積る期間（6年）として、中期経営計画における収支に基づき合理的に算定をしている。

また、資産処分による見積りは、土地及び建物に関しては、固定資産税評価額等に基づき合理的に算定した価額により評価している。

（出所：令和2年度の北九州市交通事業会計決算書）

令和5年度においても、同様のグルーピング方法を継続して適用し、減損の兆候の判定を実施している。また、令和5年度においては、業務活動から生じるキャッシュ・フローはプラスであり、その他の減損の兆候を示す事象も生じていないことから、減損処理は不要と判断している。

【監査手続-担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

【減損の兆候の判定-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。

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 資産に関する事項 第一節 資産の評価 第三 減損会計

3 規則第41条第1号の「減損の兆候」とは、固定資産又は固定資産グループに減損が生じている可能性を示す事象をいい、例として次の事象が考えられる。

(1) 固定資産又は固定資産グループが使用されている業務活動から生ずる損益又はキャッシュ・フローが、継続してマイナスとなっているか、あるいは、継続してマイナスとなる見込みであること

(2) 固定資産又は固定資産グループが使用されている範囲又は方法について、当該固定資産又は固定資産グループの回収可能価額を著しく低下させる変化が生じたか、あるいは、生ずる見込みであること

(3) 固定資産又は固定資産グループが使用されている事業に関連して、経営環境が著しく悪化したか、あるいは、悪化する見込みであること

(4) 固定資産又は固定資産グループの市場価格が著しく下落したこと

4 減損の兆候がある場合には、当該固定資産又は固定資産グループについて、減損損失を認識するかどうかの判定を行う。減損の兆候がある固定資産又は固定資産グループについての減損損失を認識するかどうかの判定は、固定資産又は固定資産グループから得られる割引前将来キャッシュ・フローの総額と帳簿価額を比較することによって行い、固定資産又は固定資産グループから得られる割引前将来キャッシュ・フローの総額が帳簿価額を下回る場合には、減損損失を認識する。

② 無形固定資産

無形固定資産とは有形固定資産に対する名称で、単独で利用性、収益性、処分性がないが、経営に対して永年にわたって役立つものである。無形固定資産は下記のとおり分類される。

- ・法律上の独占的権利またはこれに準ずるもの
- ・事実上価値あるもの

無形固定資産は有償で取得したものに限って、その対価をもって取得原価として資産に計上される。それぞれ水利権、地上権、特許権、施設利用権、リース資産、ダム使用权、電話加入権、営業権、その他無形固定資産と区分表示する。

交通局における無形固定資産の5カ年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

資 産 の 部	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
1 固定資産					
(2) 無形固定資産					
イ 電話加入権	1,419	1,419	1,419	1,419	1,419
無形固定資産合計	1,419	1,419	1,419	1,419	1,419

(ア) 電話加入権

交通局で計上されている無形固定資産は電話加入権である。電話加入権とは、電話会社から専用の電信もしくは電話または加入電話等の設置を受けた場合における電話機、交換機、電話線その他の電気通信設備を設けるために要する金額を計上した資産である。

交通局における電話加入権の明細は下図のとおりである。

(単位：円)

取得年月日	資産名称	所在地	取得価額
1953/4/1	電話加入権	—	1,418,840
合計			1,418,840

(出所：北九州市交通局 総務経営課より入手した固定資産台帳 Excel データより転記)

【監査手続-担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

【電話回線の使用状況の確認作業－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。

③ 投資その他の資産

交通局における投資その他の資産の5カ年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

資 産 の 部	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
1 固定資産					
(3) 投資その他の資産					
イ 保証金	2,435	2,435	2,435	2,435	2,435
投資その他の資産合計	2,435	2,435	2,435	2,435	2,435

(ア) 保証金

投資その他の資産である保証金額について、地方公営企業施行規則第8条第1項に規定されているとおり、原則として時価評価は行わず、取得価額で評価をしなければならない。

交通局における保証金の明細は下図のとおりである。

(単位：円)

名称	購入又は 預り年度	額面金額	帳簿価額	証券記号 番号	備考
全国旅行業協会信認証書	47	30,000	30,000	証券番号 3383 番号	
全国旅行業協会傷害保険加入会	48	—	5,000		
旅行業弁済業務保証金分担金	48、54、 58、60、5	—	2,200,000		5 件
全旅協クーポン会加入保証金	9	—	200,000		
合計			2,435,000		

(出所：北九州市交通局 総務経営課より入手した固定資産台帳 Excel データより転記)

内容は、全国旅行業協会に対する保証金である。購入または預り年度に記載されている数字は昭和 47 年度、昭和 48 年度、昭和 54 年度、昭和 58 年度、昭和 60 年度、平成 5 年度、平成 9 年度の意味である。

上表の信認証書、加入金、分担金および保証金の支払証憑は総務経営課内の金庫に保管されている。各支払証憑の金額と保証金明細書の金額を照合した結果、一致していた。

なお、全旅協クーポン会加入保証金の証書には、管理番号 400126、住所は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、現在は存在しない。

【監査手続-担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

【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。

(2) 流動資産

流動資産は、現金および比較的短期間のうちに回収され、または販売されることによって現金に換えることのできる資産である。主として当座資産およびたな卸資産に分類される。前者は、例えば、現金、預金、未収金および有価証券のように販売過程を経ないで容易に現金化されるものであって、短期負債の償還に充てることができるものである。

後者は、一般には販売を目的として保有されるものであるが、公営企業の場合は主として貯蔵品をいう。容易に換金化され短期負債の償還に充てられる点においては前者とその程の差異はないが、後者は決算時においてたな卸を行う必要がある。

なお、前払費用、前払金等といった当座資産にもたな卸資産にも属さないものもあるが、これらはその他流動資産に分類される。

交通局における流動資産の5カ年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

資 産 の 部	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
2 流動資産					
(1) 現金預金	1,301,479	884,575	574,805	481,460	495,007
(2) 未収金	148,174	384,128	318,748	268,174	235,338
その他引当金				△ 44,665	△ 37,215
(3) 貯蔵品	29,713	26,369	25,696	18,810	18,630
(4) 前払費用	52	185	198	197	197
流動資産合計	1,479,418	1,295,257	919,447	723,976	711,957

① 当座資産

(ア) 現金預金

現金は、通常の営業活動に使用しうると考えられる手持現金を指し、支払い手段として利用されるとともに、財貨または役務の交換手段になりうるもので処理する勘定科目である。

交通局における現金の内訳明細は下図のとおりである。

(単位：円)

保管先	保管額
若松営業所	1,289,962
向田営業所	1,684,048
二島営業所	2,436,440
折尾営業所	2,938,410
若松商連案内所	917,470
バス車内	1,152,000
営業所窓口等	815,600
合計	11,233,930

(出所：総務経営課にて保管する現金保管明細報告書令和6年3月31日現在より転記)

上表のうち、各営業所、案内所にて保管されている現金は、バス運賃および定期券等の売上金である。バス車内、営業所窓口等にて保管されている現金は、釣り銭準備金である。

(乗合運賃の収納業務)

乗合バスの乗務員は各営業所へ到着後、乗合バス運賃箱金庫を営業所内に持ち込む。なお、金庫は手動で開閉できない仕組みとなっている。

乗合バスの乗務員は持参した金庫を各営業所内の運賃精算機へ取り付ける。

取り付けた後、金庫から自動で運賃精算機内へ硬貨、紙幣および整理券が保管される。なお、紙幣と整理券は精算機内の同じ保管袋へ混在するため、手動で分別する必要がある。

令和5年度においては各営業所内の担当職員の勤務形態は、1番勤務(3時50分始業～12時35分終業)、2番勤務(5時始業～10時45分まで、途中休憩、13時～15時終業)、3番勤務(10時45分始業～19時30分終業)、4番勤務(14時52分始業～23時37分終業)という4つに区分される。

日々、3番勤務の担当者は運賃精算機内に保管された運賃を4番勤務の担当者と2名で数える。数える対象範囲は、紙幣と整理券である。硬貨は福岡銀行から委託された警備会社へ預けて銀行にて数えてもらう。

2名で数えた紙幣はクリップ止めて、1万円、5千円、1千円の金種ごとにまとめ、整理券は廃棄する。

数えた後、3番勤務の担当者はクリップ止めた紙幣を運賃精算機内の保管袋へ戻す。なお、運賃精算機の鍵は各営業所長が保管管理しているため、営業所所長の許可がない場合、精算機を開閉することはできない。

3番勤務の担当者と4番勤務の担当者の両名で運賃精算機の鍵を封詰めする。

前日に3番勤務として従事した者が翌日に2番勤務として従事する決まりになっている。

2番勤務の担当者は出勤後、1番勤務の担当者と両名で、運賃精算機の鍵の封詰めを開封する。開封後、両名は、前日数え終わった後に保管袋へ保管された紙幣を数える。2名で数えた紙幣はクリップ止めて1万円、5千円、1千円の金種ごとにまとめる。

数えた後、2番勤務の担当者は紙幣精算報告書へ紙幣の枚数を金種ごとにボールペンで記録する。また、同担当者は運賃精算機へ数えた紙幣の枚数を入力する。入力後、運賃精算機よりレシートを種別ごとに出力する。

レシートを出力後、2番勤務の担当者は紙幣精算報告書の枚数とレシートの枚数が一致することを確認して、紙幣精算報告書の押印欄へ確認証跡を押印する。次に、1番勤務の担当者が同報告書の枚数とレシートの枚数が一致することを確認して、同報告書の押印欄へ確認証跡を押印する。

最後に、各営業所長が同報告書の枚数とレシートの枚数が一致することを確認して、同報告書の押印欄へ確認証跡を押印する。

福岡銀行から委託された警備会社の担当者は、週2回、営業所並びに案内所へ順番に訪れる。

1番勤務の担当者および2番勤務の担当者は、週2回警備会社の現金収受を確認する。

警備会社の担当者は運賃精算機内に保管されている硬貨および紙幣の保管袋を預かる。

預り後、警備会社の担当者は1番勤務および2番勤務の担当者へ預り証憑を手渡す。なお、始発にて午前中に各営業所へ到着した乗合バスに係る運賃については、警備会社の担当者が硬貨および紙幣の保管袋を預り完了するまで、運賃精算機内には保管しない。

(定期券等の収納業務)

各営業所および案内所の窓口担当者は、定期券（IC カード）または 1 日乗車券の購入があった都度、IC 収入システムへ定期券（IC カード）または 1 日乗車券の購入情報（顧客情報、管理No、金額など）を入力する。

総務経営課の担当者は IC 収入システムより取込データ確認詳細を出力する。

取込データ確認詳細には、乗合バス内でチャージされた預り金額、運賃精算金額、IC カードの販売枚数と金額、1 日乗車券の販売枚数と金額が掲載されている。

出力後、総務経営課の担当者は、各営業所の調定集計 Excel ファイルへ金額を種別ごとに入力する。

(調定の業務)

総務経営課の担当者は、毎週 1 回の頻度で福岡銀行若松支店へ入金のお知らせ通知（収納日かつ営業所ごと）を取りに行く。

持ち帰り後、総務経営課の担当者は、各営業所の調定集計 Excel ファイルの金額と入金のお知らせ通知の金額を照合する。

照合後、総務経営課の担当者は、当該 Excel ファイルと入金のお知らせ通知の資料を経理担当者へ回付する。

経理担当者は、上記資料を受領後、内容を確認して財務会計システムへ下記の仕訳を登録する。月次決算作業の一つとして実施している。

未収金××/運送収益××

現金預金××/未収金××

北九州市交通局会計規程 昭和 43 年 4 月 1 日 交規第 4 号

(領収書の発行)

第 36 条 総務経営課企業出納員、営業推進課企業出納員、現金取扱員、出納取扱金融機関、収納取扱金融機関及び公金徴収事務受託者は、収入の納付を受けた場合は、直ちに納入義務者に対して領収書を発行しなければならない。ただし、乗合旅客運送収入については領収書を発行しないことができる。

【監査手続-実査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

【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。

預金は、銀行その他へ預け入れられた現金をいう。利殖を得ることはもとより、現金の盗難および収支に伴う過誤不正の防止並びに現金出納事務の迅速化と簡素化のために行われるもので処理する勘定科目である。

交通局における預金の内訳は下図のとおりである。

(単位：円)

金融機関名	支店名	種類	金額
株式会社みずほ銀行	北九州支店	普通	0
		当座	0
株式会社福岡銀行	若松支店	普通	483, 773, 254
		当座	0
合計			483, 773, 254

(出所：総務経営課にて入手した令和 6 年 3 月 31 日時点の残高証明書より転記)

株式会社みずほ銀行並びに株式会社福岡銀行から入手した残高証明書（令和 6 年 3 月 31 日時点）の合計金額 483, 773, 254 円と財務会計システム上の預金残高 483, 773, 254 円は一致した。

交通局の普通預金は無利息型普通預金であり、預金保険制度に基づき預金の額が全額保護される。

なお、預金保険制度とは、政府、日本銀行、民間金融機関の出資により設立された預金保険機構により運営されており、万一加入している金融機関が破綻した場合などに預金者を保護する制度のことである。

【監査手続-残高証明書との突合、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

(イ) 未収金

企業がその活動の過程において、外部に対して用役、財産等を提供したこと等によって生じる金銭債権で処理する勘定科目である。

未収金は下記に分類して整理する。

- ・営業未収金
- ・営業外未収金
- ・その他未収金

営業外未収金は本来の事業の経営活動によらない営業外収益に係る未収入額をいい、その他未収金は、固定資産売却代金等の営業収益および営業外収益に係る未収額以外の未収入額をいう。

受取利息による継続的な役務提供に基づき、主として時の経過に伴って、発生する収益で、一定の契約に従い、継続して役務の提供を行う場合、既に提供した役務に対していまだにその支払を受けていないものは未収収益と区別することが必要である。

交通局における未収金の内訳明細は下図のとおりである。

未収金明細表(令和 6 年 3 月末時点)

(単位 円)

科 目	令和 5 年度 未収金	過年度未収金	合 計
営 業 未 収 金	159,728,533	12,100	159,740,633
乗合収入	37,681,375	0	37,681,375
貸切収入	29,174,862	0	29,174,862
施設利用料	192,450	2,100	194,550
広告料収入	6,786,010	0	6,786,010
雑収入	1,100	10,000	11,100
受託収入	52,505,517	0	52,505,517
旅行費収入	0	0	0
あっ旋料収入	0	0	0
附帯事業雑入	296,431	0	296,431
運行補助金	33,090,788	0	33,090,788
営 業 外 未 収 金	21,480,756	0	21,480,756
預金利息等	0	0	0
他会計補助金	17,701,650	0	17,701,650
事故費収入	0	0	0
雑 収 入	3,779,106	0	3,779,106
その他未収金	16,648,798	37,467,486	54,116,284
預 り 金	8,735,730	37,467,486	46,203,216
戻 入 金	582,068	0	582,068
その他資本的収入	7,331,000	0	7,331,000
その他(土地売却)	0	0	0
合計	197,858,087	37,479,586	235,337,673

(出所：総務経営課より入手した未収金明細 Excel ファイル)

【監査手続-担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

(ウ) その他引当金

未収金、貸付金等の債権について、回収することが困難と予想される額を見積り引き当てていくもので処理する勘定科目である。貸倒引当金は、債権全体または同種、同類の債権ごとに、債権の状況に応じて求めた過去の貸倒実績率等合理的な基準により算定する。

交通局の会計規程にて引当金を計上することを定めている。

(引当金の計上)

第 148 条の 2 将来の特定の費用又は損失であって、規則第 22 条に規定するものについては、その金額について次に掲げる引当金に区分して予定貸借対照表等（同条に規定する予定貸借対照表等をいう。）に計上し、当該事業年度の負担に帰すべき引当額を費用に計上するものとする。

- (1) 退職給付引当金
- (2) 賞与引当金
- (3) 修繕引当金
- (4) 特別修繕引当金
- (5) その他引当金

(その他の引当金の計上方法)

第 148 条の 4 その他の引当金の計上方法は、管理者が別に定めるものとする。

交通局におけるその他引当金は、過年度における未収金に対する引当金 37,215,288 円である。

当該引当金は過年度の旅行業関連の未収金で、関係文書が保存年限を経過し廃棄済みであることから実態を把握することが難しく、回収の見込みが困難な状態となっていたため、令和 4 年度に一括して計上したものである。

なお、当該未収金が判明する端緒となった、業務上横領事案（令和 3 年 6 月 7 日に被害届を提出、被害届の額 7,449,236 円）については、令和 4 年度に元会計年度任用職員が逮捕・起訴され、既に執行猶予付きの判決が確定している。

被害届の額はその他引当金に計上していたが、元会計年度任用職員から交通局へ令和 5 年 4 月までに損害賠償請求権の担保として全額入金されることとなり、流動負債の預り金として計上した。

令和 5 年 11 月 6 日に、交通局の代理人弁護士から元会計年度任用職員の代理人弁護士へ、既に預かっている 7,449,236 円を損害賠償金の弁済として充当する旨を通知連絡した。

交通局にて、上記の連絡に基づき、下記の仕訳を期末決算作業時に財務会計システムへ登録した。

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

上記の仕訳を登録した結果、未収金、預り金、その他引当金の残高は減少している。

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

【その他引当金の取り崩し-意見】

上記の仕訳において、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。

② たな卸資産

(ア)貯蔵品

公営企業においては、貸借対照表上たな卸資産は、貯蔵品という科目を設けて記載する。貯蔵品という科目には元来、たな卸品のうち、商品、製品、半製品、原材料等を除いたものを整理するもので、修繕用材料、文房具等の作業用および営業用消耗性品と消耗工具器具備品からなるものである。

しかし、公営企業においては、修繕用材料と建設用材料とが区別をつけ難いことから、建設用材料をこれに含め、販売材料も通常は受託工事材料と区別し難いので貯蔵品に計上する。また、原材料のうち、補助材料は、消耗品と同義であり、特に区別を設けて整理する実益もないので、貯蔵品に含めて計上する。

年度中の会計処理においても、貯蔵品勘定という資産勘定を設け、年度中に取得した額をその借方に計上し、使用の都度または年度末にたな卸を行った結果、判明した年度中の使用高を貸方に記帳して費用勘定または他の資産勘定に振り替える。

交通局における貯蔵品の明細残高は下図のとおりである。

貯 蔵 品 残 高 一 覧 (財務期末と受払簿との照合)											
項 目	品 名	備 考	85年3月末残高 (財務期末) [A]	85年3月末残高 (受払簿) [B]	差異 [A-B]	86年3月末時点残高 (財務期末) [C]			86年度3月末残高 (受払簿) [D]		
			財務期末	たな卸修正	たな卸修正考慮後	受払簿	たな卸修正	たな卸修正考慮後	差異 [C-D]	払出修正額 (注)の補正額 [E]	修正後 財務期末金額
	④ デンソー	施設整備係		4,303,993					4,206,941		4,206,941
	⑤ 岡ビタセル販売九州	施設整備係		443,657					537,957		537,957
	⑥ バッテリー (メインバッテリー・195051)	施設整備係		0					50,000		50,000
	⑦ バッテリー (メインバッテリー・225052)	施設整備係		59,000					118,000		118,000
	⑧ バッテリー (サブバッテリー・000240)	施設整備係		30,000					30,000		30,000
	⑨ バッテリー (サブバッテリー・000238)	施設整備係		34,000					34,000		34,000
	⑩ バッテリー (6・030223)	施設整備係		18,000					18,000		18,000
	部 込 計		16,716,079	16,716,079	0	16,325,653	0	16,325,653	16,325,678	0	16,325,678
タイヤ	⑪ 12R-22.5 16P	施設整備係		456,000					228,000		228,000
	⑫ 135/80R 15	施設整備係		140,000					140,000		140,000
	⑬ 225/70R16.5	施設整備係		207,000					207,000		207,000
	オ イ タ 計		803,000	803,000	0	575,000	0	575,000	575,000	0	575,000
燃 料	⑭ 軽 油	運輸 サービス係		1,944,203					1,729,760		1,729,760
	部 込 計		1,944,203	1,944,203	0	1,729,760	0	1,729,760	1,729,760	0	1,729,760
金 庫 類	部 込 計		0	0	0	0	0	0	0	0	0
IC バスカード	ICバスカード 部 込 計		0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	部 込 計		19,463,282	19,463,282	0	18,630,413	0	18,630,413	18,630,438	△ 25	18,630,438

バスに係る整備部品、タイヤ、燃料（軽油）で構成される。現在、回数券の金券、IC バスカードは該当しないため、在庫金額はゼロである。

整備部品およびタイヤの業務等については下記のとおりである。

営業推進課施設整備係(以下施設整備係とする)は、日々、購入した部品等を貯蔵品管理システムへ登録する。

施設整備係は、9 月末並びに 3 月末に、貯蔵品管理システムより部品メーカーごとに実地棚卸用集計シートを出力する。出力後、施設整備係は、若松営業所内で保管している部品の数量を数えて、結果を実地棚卸用集計シートへ記入している。なお、記入時に鉛筆やシャープペンシルを使用しており、ボールペンではない。また、棚卸実施者と立会者の確認証跡はない。

施設整備係は、棚卸実施後、実地棚卸用集計シートに記入された実際の数量を貯蔵品管理システムへ入力する。入力後、同システムより在庫一覧を出力する。

出力後、施設整備係は、在庫一覧の金額ならびに財務会計システムより出力した内訳簿（貯蔵品）の借方金額、貸方金額を基に、貯蔵品在庫高チェック表 Excel ファイルを作成する。作成後、総務経営課へ上記資料を回付する。

燃料（軽油）の業務等については下記のとおりである。

営業推進課運輸サービス係は、日々、若松営業所内および向田営業所内の給油タンクに入庫された軽油量、または出庫された軽油量について、入庫伝票または払出伝票を作成し入庫数量、出庫数量を記録している。

単価は、対象月の単価を物品供給基本（単価）契約書に基づき締結している。締結時期は前月 20 日前後である。例えば、令和 6 年 3 月の単価は令和 6 年 2 月 22 日付けで契約締結する。

営業推進課運輸サービス係は、月次決算作業で軽油の受払簿を作成する。作成後、営業推進課課長は受払簿の内容を確認し、確認の証跡を押印する。押印後、総務経営課担当者へ受払簿を回付する。

各営業所担当者は、9 月末並びに 3 月末に、若松営業所内および向田営業所内の給油タンクより、残油量、年月日、時刻、場所が記載されたレシートを出力する。

出力後、総務経営課担当へ当該レシートを回付する。

総務経営課担当者は、レシートを受領後、レシートの残油量合計と受払簿の数量を照合し、一致することを確認している。また、受払簿にて、当該残油量に対象月の単価を乗じて軽油にかかる金額が算出されていることを確認している。

総務経営課の担当者は、整備部品タイヤ、燃料（軽油）にかかる上記資料を基に、貯蔵品残高一覧（財務端末と受払簿との照合）Excel ファイルを作成する。

作成後、貯蔵品のたな卸結果について起案書を作成し、役職者による決裁が実施される。決裁後、総務経営課の担当者は、財務会計システムへ下記の仕訳を登録する。

【受払簿残高：実際数量＞財務会計システム残高の場合】

貯蔵品 × × / 車両修繕費 × ×

【受払簿残高：実際数量＜財務会計システム残高の場合】

車両修繕費 × × / 貯蔵品 × ×

登録後、財務会計システムより仕訳伝票を出力し、総務経営課の役職者が内容を確認して確認証跡を押印する。

【監査手続-現場視察、仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

なお、総務経営課が作成する貯蔵品残高一覧の金額と、貯蔵品管理システムの金額が一致していることを確認した。

【実地棚卸の記録方法-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。

【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。

【古い乗車券の管理-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。

③ その他の流動資産

その他の流動資産とは、当座資産、たな卸資産以外の流動資産をいうものである。公営企業においては、保管有価証券、前払費用などが属する。

(ア)前払費用

前払費用とは、一定の契約に従い、継続して役務の提供を受ける場合、いまだ提供されていない役務に対して支払われた対価をいうもので処理する勘定科目である。

1年以内に費用となる前払費用は流動資産に属するものとし、1年を超える期間を経て費用となるものは投資その他の資産に属するものとしている。

公営企業が年度中に前払、概算払いをなし得る場合は、地方公営企業法施行令第21条の5、第21条の6および第21条の7に定められている場合に限定されている。また、年度をまたがる支出をなし得るのは、地方公営企業法第26条の予算繰越並びに地方自治法第212条および地方公営企業法施行令第18条の2の規定による継続費の通次繰越の場合に限られている。

したがって、例えば、物件の賃借、損害保険等の契約など諸役務の提供を受ける一定期間の契約をして、これに対する対価（賃借料、保険料等）を契約時点で支払うこととした場合には、対価のうち、年度の末日においてまだ提供されていない役務に対応する部分で本来翌年度中に費用となるべきものを前払費用として計上することとされている。

交通局における前払費用の内訳明細は下図のとおりである。

(単位：円)

No	内容	金額
1	二島案内所損害保険料 令和6年度分	17,955
2	バスジャック団体保険料 令和6年度分	32,380
3	折尾案内所借家料 令和6年度分	143,000
4	折尾案内所火災保険料 令和6年度分	3,542
合計		196,877

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

上図のNo.3について、根拠証憑を確認および再計算を実施した結果は下記のとおりである。

証憑名 : 事業用賃貸借契約書および契約更新の案内書面
金額 : 月額 143,000 円 (税込み)
賃料等の支払時期 : 翌月分を前月末日まで
その他 : 礼金 143,000 円 敷金 390,000 円 (賃料 3 ヶ月分)

根拠となる賃料金額、支払時期について交通局が計上している前払費用の金額と一致した。なお、敷金 390,000 円について、固定資産として計上せず支出した年度の費用として処理している。

折尾案内所の事業用賃貸借契約書(店舗)を閲覧し、同契約書第6条に敷金の内容が掲載されていた。

事業用賃貸借契約書(店舗)の契約条項

(敷金)

第6条 乙は本契約から生じる債務の担保として、敷金を甲に預け入れるものとする。

2 甲は乙が本契約から生じる債務を履行しないときは、敷金はその債務の充てることができる。この場合において乙は、本物件は明け渡すまでの間、敷金をもって当該債務の弁済に充てることができない。

- 3 賃料が増額された場合、乙は月数相当分の新賃料額と旧賃料額との差額を敷金に補てんするものとする。
- 4 甲は明け渡しまでに生じた本契約から生じる乙の一切の債務を敷金から控除しなお残額がある場合には、本物件の明け渡し後、遅滞なく、その残額を乙に返還しなければならない。
- 5 前項の規定により乙の債務額を差し引くときは、甲は、敷金の返還とあわせて債務の額の内訳を明示しなければならない。

なお、折尾案内所以外の賃貸借契約内容を確認した結果、敷金の支出は該当しない。

【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

(3) 固定負債

負債のうち、流動負債および繰延収益以外の負債であって、償還期限が 1 年以降に到来する債務が固定負債である。

固定負債は、企業債、他会計借入金、引当金、ファイナンス・リース取引におけるリース債務およびその他固定負債に区分される。

固定負債と流動負債に分類するうえで当該事業年度の末日の翌日から起算して 1 年といういわゆるワンイヤールールの原則を適用している。

交通局における固定負債の 5 カ年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

負債の部	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
3 固定負債					
(1) 企業債					
イ 建設改良費等の財源に充てるための企業債	162,007	138,753	110,500	118,950	127,475
企業債合計	162,007	138,753	110,500	118,950	127,475
(2) 引当金					
イ 退職給付引当金	562,664	456,410	404,543	268,619	289,965
引当金合計	562,664	456,410	404,543	268,619	289,965
固定負債合計	724,671	595,163	515,043	387,569	417,440

① 企業債

(1) 建設改良費等の財源に充てるための企業債

企業債は、一般民間企業における社債および長期借入金にあたるものであり、公営企業を営営する地方団体がその企業の建設改良費および準建設改良費の財源に充てるために起こした企業債およびそれ以外の企業債のうち、償還期限が 1 年以降に到来するものを処理する勘定科目である。

交通局における企業債の明細は下図のとおりである。

企 業 債 明 細 書

種 類	発行 年月日	発行総額	償 還 高		未 償 還 残 高	発行 価 額	利率	償還 終期	借 入 先	備 考 (起債年度)
			当 年 度 償 還 高	償 還 高 累 計						
バ ス 購入費	平成 31.3.27	円 88,000,000	円 22,000,000	円 88,000,000	円 0	円 —	年% 0.04	令和 6.3.27	(株)福岡 銀行	平成30年度
バ ス 購入費	令和 2.3.27	33,000,000	8,250,000	24,750,000	8,250,000	—	0.01	7.3.27	(株)西日本 シティ 銀行	令和元年度
バ ス 購入費	3.3.26	48,000,000	12,000,000	24,000,000	24,000,000	—	0.01	8.3.26	(株)福岡 銀行	令和2年度
バ ス 購入費	4.3.25	36,000,000	9,000,000	9,000,000	27,000,000	—	0.055	9.3.25	(株)西日本 シティ 銀行	令和3年度
バ ス 整備費	5.3.28	59,700,000	0	0	59,700,000	—	0.230	10.3.28	(株)西京 銀行	令和4年度
バ ス 整備費	6.3.28	52,700,000	0	0	52,700,000	—	0.382	11.3.28	(株)西日本 シティ 銀行	令和5年度
計		317,400,000	51,250,000	145,750,000	171,650,000					

(出所：総務経営課にて作成した企業債明細書)

上図の未償還残高計 171,650,000 円のうち、1 年以内に償還期限が到来する残高は 44,175,000 円 (=8,250,000 円+12,000,000 円+9,000,000 円+14,925,000 円)、1 年超に償還期限が到来する残高は 127,475,000 円である。

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

なお、償還年次表 Excel ファイルの金額等と銘柄別の公債台帳の情報を照合した結果、金額等は一致しており、また 1 年以内に償還期限到来する残高も一致していた。

② 引当金

(ア) 退職給付引当金

引当金とは、将来の特定の費用または損失であって、その発生が当該事業年度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もることができる場合に、当該金額を引当金として貸借対照表に計上し、当該事業年度の負担に帰すべき引当額を費用に計上するものである。この費用は、支払いを伴わないもので、その分の現金その他の資産が企業の内部に留保される。しかし、この留保された資産は、企業の自由な使途に充て得る自己の正味の財産に見合うものではなく、最終的には、その特定目的のために使用するために留保されたものである。

地方公営企業施行規則第22条にて、将来の特定の費用または損失であって、その発生が当該事業年度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もることができるものと認められるものに該当するものについては引当てが義務づけられている。

引当金の要件に該当する額を負債または資産の控除項目として計上するとともに、毎事業年度所要額の引当てを行うことで、正確な期間損益計算および財政状態の適正な表示を行うことができる。

退職給付引当金とは、退職手当支給の原因が職員の労働であると考えられることから退職手当は各年度に分担させることが発生主義の損益計算書上望ましいものであり、毎年度所要額を費用計上するとともに引き当てていくものを処理する勘定科目である。

算定方法は、簡便法である期末要支給額（年度末に特別職を含む全企業職員（年度末退職者を除く。）が自己の都合により退職するものと仮定した場合に支給すべき退職手当の総額）によることができる。

これは、地方公営企業では民間企業、地方独立行政法人と異なり、一般会計部局等との人事異動が頻繁にあるため、原則法（企業職員の退職時に見込まれる退職手当の総額のうち、当期までに発生していると認められる額を一定の割引率および予想される退職時から現在までの期間に基づき割り引いて計算する方式）によって将来の退職給付引当金額を厳密に見積もることは困難な場合が予想されるためである。

なお、引当金相当額を特定預金その他の特定資産の形で他の資産と区別しておくことが引当金設定の趣旨に合致する。

地方公営企業法施行規則（昭和二十七年総理府令第七十三号）

（引当金）

第二十二條 将来の特定の費用又は損失（収益の控除を含む。）であつて、その発生が当該事業年度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もることができるものと認められるものは、当該金額を引当金として予定貸借対照表等（令第十七条の二第一項第六号に掲げる予定貸借対照表及び法第三十条第九項に規定する貸借対照表をいう。以下同じ。）に計上し、当該事業年度の負担に帰すべき引当額を費用に計上しなければならない。

交通局における退職給付引当金の内訳明細は下図のとおりである。

(単位：円)

費目(収益的支出)	R5 年度末 退職給付引当金 (ア)			R5 年度末 退職給付金 (イ)	R4 年度末 引当金計上額 (ウ)	R5 年度末計上額 (ア)-(ウ)-(イ)) (営業費用)	引当金 対 象 職員数
		うち基本額	うち調整額				
01 運転費 (出向者)	165,127,402	156,697,402	8,430,000	0	130,617,928	34,509,474	17
01 運転費 (運輸職)	73,681,219	61,483,219	12,198,000	3,034,471	81,216,955	△4,501,265	27
02 車両修繕費 (運輸職)	38,328,278	33,450,278	4,878,000	0	44,152,957	△5,824,679	7
09 運輸管理費 (運輸職)	12,828,395	10,389,395	2,439,000	0	12,631,326	197,069	7
A:退職給付引当金 合計	289,965,294	262,020,294	27,945,000	3,034,471	268,619,166	24,380,599	58

(出所：総務経営課にて作成している資料を転記)

退職給付引当金の算定方法は簡便法で算定している。計算式は下記のとおりである。

$$\text{退職手当額} = (\text{令和6年3月時の給与月額} \times \text{退職支給率}) + \text{調整額}$$

【監査手続-再計算、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

【退職給付引当金計算時の除算期間の反映-意見】

前述のとおり、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。

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。

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。

(4) 流動負債

負債のうち、事業の通常取引において 1 年以内に償還しなければならない短期の債務が流動負債である。

流動負債は、一時借入金、企業債、他会計借入金、未払金、未払費用、前受金、前受収益、引当金、ファイナンス・リース取引におけるリース債務、その他流動負債に区分される。

交通局における流動負債の 5 カ年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

負 債 の 部	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
4 流動負債					
(1) 企業債					
イ建設改良費等の財源に充てるための企業債	71,765	71,254	64,253	51,250	44,175
企業債合計	71,765	71,254	64,253	51,250	44,175
(2) 未払金	278,901	286,007	203,327	341,874	195,836
(3) 預り金	17,805	37,867	28,857	39,823	15,759
(4) 前受収益	38,998	28,700	29,735	26,256	27,287
(5) 引当金					
イ賞与引当金	41,663	41,792	42,035	41,335	38,130
引当金合計	41,663	41,792	42,035	41,335	38,130
流動負債合計	449,132	465,620	368,207	500,538	321,187

①企業債

(ア) 建設改良費等の財源に充てるための企業債

公営企業を経営する地方団体が、その企業の建設改良費の財源に充てるために起こした企業債およびそれ以外の企業債のうち、1年以内に償還期限が到来するものを処理する勘定科目である。

交通局における企業債の明細については、固定負債の企業債を参照。

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

なお、ワンイヤールールに従って1年以内に償還予定の金額が流動負債項目へ振り替え処理されていることを確認した。

② 未払金

未払金とは、特定の契約等により、すでに債務は発生しているが、まだその支払いの終わらないものを処理する勘定科目である。

公営企業においては、手続上、物品の購入またはサービスの提供を受けた際、これと引き換えに直ちに対価を支払う場合は少ない。物品の購入については、その物品の検収をして受け入れた際、サービスの提供については、そのサービスの提供が終わったときに営業費用としてその対価相当額を計上し、その相手科目として未払金に同額を計上する。後日、その金額を実際に支払ったときに未払金勘定から落とす処理をおこなう。

交通局における未払金 195,835,938 円の内訳明細は下記のとおりである。

退職手当 3,034,471 円、消費税確定納付分 12,274,700 円、その他未払金 180,526,727 円

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

③ 預り金

預り金とは、従業員や取引先などから一時的に預かったお金のことであり、税金、保険料、保証金などがあり、預かったお金は納付されるか、本人に返還されるものを処理する勘定科目である。

交通局における預り金の内訳明細は下図のとおりである。

(単位：円)

No	内容	金額
1	社会保険料等	3,976,843
2	nimoca デポジット収受・現金チャージ分	1,000
3	旅行業務預り金 R5	130,187
4	名門大洋フェリー売上預り金等	832,095
5	出納取扱金融機関保証金	6,000,000
6	旅行業務預り金	67,180
7	契約保証金（堀川町有料駐車場賃貸借契約）	4,752,000
合計		15,759,305

(出所：総務経営課にて作成する流動負債明細表より転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

④ 前受収益

前受収益とは、一定の契約に従い、継続して役務の提供を行う場合、いまだ提供していない役務に対し支払を受けた対価をいう。いわゆる期間の経過に伴い発生する収益であるから契約としてその期間分を前受する形となっている場合に、その利息または賃借料の収入の際収益として収入し、年度末日において、それまでの経過期間中の利息または賃貸料に相当する金額を差し引いた残額（未経過期間の利息または賃貸料の額）を収益勘定から控除して、そのうち、1 年以内に収益となるべきものは流動負債として処理する勘定科目である。

交通局における前受収益の内訳明細は下図のとおりである。

(単位：円)

No	内容	金額
1	定期収入	25,856,597
2	広告料収入	1,430,000
合計		27,286,597

(出所：総務経営課にて作成する流動負債明細表より転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

⑤ 引当金

(ア) 賞与引当金

賞与引当金とは、翌年度に支払われる予定の期末勤勉手当のうち、当年度負担額相当額について引き当てていくものを処理する勘定科目である。

実際の期末勤勉手当の支給が翌年度であったとしても、その発生原因（職員等による労働サービスの提供）は当年度中に発生していると考え、その発生額を引き当てるというものである。

例えば、12 月から 5 月を支給対象期間として 6 月に期末勤勉手当を支払う場合、12 月から 3 月までの 4 ヶ月分については当年度中に発生していると考えられるため、翌年度の 6 月に支払うことが予定されている期末勤勉手当のうち 6 分の 4 について引き当てることとなる。

交通局における賞与引当金の内訳明細は下図のとおりである。

(単位:円)					
費目(収益の支出)	対象 職員数 (R5年度)	R4年度 夏季期末勤勉手当 算定額(ア)	R5年度期末 賞与引当金 (ア)×2/3 (千円未満切上げ)	【給与課算定】 R6年度 夏季期末勤勉手当 算定額(イ)	【支出命令入力】 R6年度 夏季期末勤勉手当 支給額 (イ)－(ア)
01 運転費	34	21,579,464	14,387,000		-14,387,000
02 車両修繕費	9	7,119,775	4,747,000		-4,747,000
09 運輸管理費	10	8,368,109	5,579,000		-5,579,000
10 附帯事業費			0		0
12 一般管理費	13	10,865,634	7,244,000		-7,244,000
合 計	66	47,932,982	31,957,000	0	-31,957,000
(出所:総務経営課にて作成している資料を転記)					

(単位:円)					
費目(収益の支出)	対象 職員数 (R5年度)	R4年度 共済_事業主負担金 計上額(期末勤勉夏 季) (ア)	R5年度期末 法定福利費 (期末勤勉夏季) (ア)×2/3 (千円未満切上げ)	【給与課算定】 R6年度 共済_事業主負担金 計上額(期末勤勉夏 季) 算定額(イ)	【支出命令入力】 R6年度 共済_事業主負担金 計上額(期末勤勉夏 季) 支給額 (イ)－(ア)
01 運転費	34	4,202,545	2,802,000		-2,802,000
02 車両修繕費	9	1,389,964	927,000		-927,000
09 運輸管理費	10	1,623,977	1,083,000		-1,083,000
10 附帯事業費		0	0		0
12 一般管理費	13	2,040,924	1,361,000		-1,361,000
合 計	66	9,257,410	6,173,000	0	-6,173,000
(出所:総務経営課にて作成している資料を転記)					

上図の 31,957,000 円 + 6,173,000 円 = 38,130,000 円は、令和 5 年度の賞与引当金残高 38,130,000 円と一致する。

賞与引当金の計算過程は下記のとおりである。

総務経営課経理担当者は、令和 4 年度の夏季期末手当の実際支給額と賞与引当金取崩額を基に 2/3 を乗じて、令和 5 年度末の賞与引当金の金額を算出し仕訳を計上している。

2/3 を乗じる根拠は北九州市交通局企業職員の給与に関する規程第 27 条に則り、12 月から 3 月までの 4 ヶ月/12 月から 5 月までの 6 ヶ月 = 2/3 を用いている。

北九州市交通局企業職員の給与に関する規程

(期末手当)

第 27 条 期末手当の額は、期末手当基礎額に、管理者が定める割合を乗じて得た額に、6 月 1 日及び 12 月 1 日（以下これらの日を「基準日」という。）以前 6 箇月以内の期間におけるその者の在職期間の次の各号に掲げる区分に応じ、当該各号に定める割合を乗じて得た額とする。

(1) 6 箇月 100 分の 100

(2) 5 箇月以上 6 箇月未満 100 分の 80

(3) 3 箇月以上 5 箇月未満 100 分の 60

(4) 3 箇月未満 100 分の 30

仕訳の計上時期等は下記のとおりである。

(年度末の決算整理時)

運転費 賞与引当金繰入額 ×× / 賞与引当金 ××

(夏季期末手当支給時)

賞与引当金 ×× / 預金 ××

賞与 ×× /

【監査手続-再計算、仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

期末手当分

令和 4 年 6 月支給額 12,619,982 円 + 令和 4 年賞与引当金取崩額 35,313,000 円 =
47,932,982 円 × 2/3 = 31,955,321 円 → 31,957,000 円・・・㊸

法定福利費分

令和 4 年 6 月支給額 2,535,410 円 + 令和 4 年賞与引当金取崩額 6,722,000 円 =
9,257,410 円 × 2/3 = 6,171,606 円 → 6,173,000 円・・・㊹

㊸ + ㊹ = 38,130,000 円 → 貸借対照表の賞与引当金計上額と一致している。

【賞与引当金の算定基礎金額の対象年度の適切性-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。

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。

【賞与引当金の計算根拠の適切性-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。

（5）繰延収益

繰延収益は負債ではあるが、固定負債や流動負債が後日他人に対して支払う金銭債務のことをいうのに対し、将来にわたって後年度に現金支出を伴うものではなく、前受金としての性格があるものであって、一定の基準で期間対応させるものを繰延収益として整理する。

交通局における繰延収益の5カ年推移は下図のとおりである。

（単位：千円）

負 債 の 部	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
5 繰延収益					
(1) 長期前受金	483,563	485,721	850,295	854,218	931,267
(2) 収益化累計額	△ 420,779	△ 420,389	△ 425,669	△ 525,642	△ 599,567
繰延収益合計	62,784	65,333	424,625	328,576	331,700

① 長期前受金と収益化累計額

減価償却を行うべき固定資産の取得または改良に充てるための補助金等の交付を受けた場合における当該交付を受けた金額に相当する額を長期前受金として整理する（地方公営企業法施行令第15条第2項、第26条第1項、地方公営企業法施行規則第21条第1項）。

補助金等により取得しまたは改良した固定資産の減価償却、除却または減損処理を行う際に、償却見合い分を順次収益化し損益計算書に計上することにより、減価償却費をどのような財源に賄ったかを明確にしていくためのものである。

補助金等は、その受入れの日に長期前受金勘定に整理する。ただし、国庫補助金等の場合、実際は金券の交付がなくとも、補助指令（補助金適正化法第15条の規程による通知）がなされたときをもって当該勘定に整理することもできる。

長期前受金勘定をもって繰延収益に整理した補助金等の額は、当該補助金等をもって取得しまたは改良した償却資産の減価償却若しくは除却を行い、または減損損失等を認識して当該償却資産の帳簿価額を減額する場合において、当該償却資産の減価償却費若しくは残存価額または帳簿価額を減額した額に相当する額にその直前における当該償却資産の帳簿価額に対する直前における当該償却資産に係る長期前受金の額の割合を乗じて得た額を償却しなければならない（地方公営企業法施行令第26条第2項、地方公営企業法施行規則第21条第2項）。

交通局における長期前受金残高、収益化累計金額、繰延収益残高は下図のとおりである。

長期前受金収益化合計書							
北九州市交通事業会計		令和 5年度					
科 目	年度当初現在高 当初取得価額	当年度増加額 当年度減少額	年度末現在高	年度当初 収益化累計額	今年度収益化額 今年度減少額	収益化累計額	年度末残高
国補助金	365,327,000	0	365,327,000	95,604,760	69,475,447	165,080,207	200,246,793
	365,327,000	0			0		
補助金等	7,039,000	74,360,560	81,399,560	3,116,078	834,609	3,950,687	77,448,873
	78,353,000	0			0		
停留場整備費補助金	11,663,719	0	11,528,339	11,080,609	0	10,951,997	576,342
	11,663,719	135,380			128,612		
車両購入費	273,269,905	0	272,460,793	259,606,421	0	258,837,763	13,623,030
	273,269,905	809,112			768,658		
運輸事業振興助成交付金	85,249,138	1,660,000	86,873,138	72,708,542	1,864,068	74,538,410	12,334,728
	86,854,138	36,000			34,200		
バス利用促進等	17,120,000	0	15,520,000	16,264,000	0	14,744,000	776,000
	17,120,000	1,600,000			1,520,000		
負担金	1,265,000	0	1,265,000	1,201,750	0	1,201,750	63,250
	1,265,000	0			0		
受贈財産評価額	86,314,658	3,020,000	89,334,658	60,465,732	4,142,638	64,608,370	24,726,288
	89,334,658	0			0		
寄附金	350,000	0	350,000	332,500	0	332,500	17,500
	350,000	0			0		
保険差益	6,619,101	989,516	7,208,617	5,261,453	207,574	5,321,202	1,887,415
	7,608,617	400,000			147,825		
未整理(移行用)	0	0	0	0	0	0	0
	0	0			0		
合 計	854,217,521	80,030,076	931,267,105	525,641,845	76,524,336	599,566,886	331,700,219
	931,146,037	2,980,492			2,599,295		

(出所：総務経営課より入手した財務会計システムより出力した PDF ファイル)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

なお、上図における年度末現在高 931,267,105 円、収益化累計額 599,566,886 円、年度末残高 331,700,219 円は、財務会計システム上の残高と一致している。

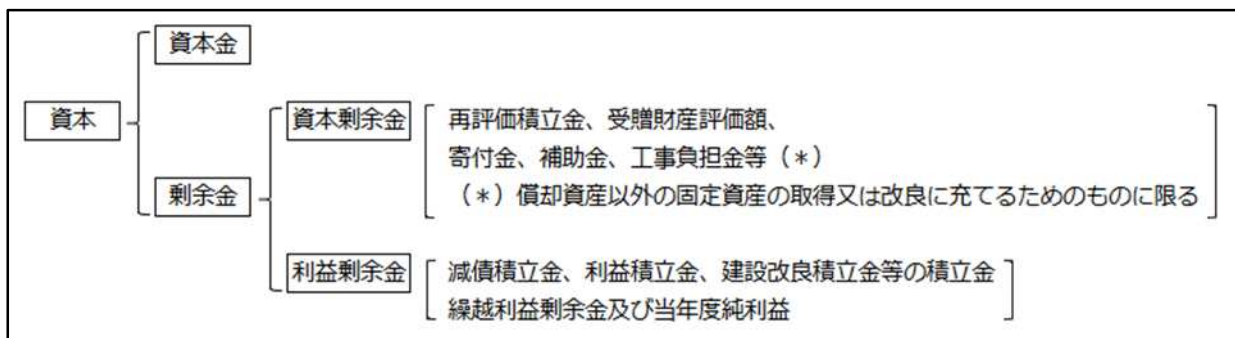
(6) 資本金

資本とは、一般的には、企業の経営における「もとで」を意味するものである。会計上は、企業の総資産額から総負債額を差し引いた残額、すなわち、後日企業外部に支払うべき額を差し引いた企業自身に帰属する財産の額を示すものである。企業の正味財産高といえることができる。資本を構成するものは、その成立の由来から下記のように分類できる。

- ・企業主によって元入された資本
- ・企業がその経営によって獲得した利益を留保した資本

公営企業が開始されるときには、その施設の建設、事業の運営に要する資金は企業債、一般会計または他の特別会計からの出資金、国庫または県補助金をもって充てるのが通例であって、株式会社にあるような企業主たる株主が拠出する資金である資本金に相当するものはない。これに類するものといえば、公営企業の所有者たる地方団体からの元入とみられる出資金が挙げられる。

公営企業における資本は資産の額から負債の額を控除した額に相当するものとされており、資本は資本金と剰余金に区分され、さらに剰余金は資本剰余金と利益剰余金に区分される。



(出所：公営企業の経理の手引（令和 5 年度）より引用)

資本金は下図のとおりに分類することができる。



(出所：公営企業の経理の手引（令和 5 年度）より引用)

固有資本金

地方公営企業法適用前から経営されている企業において、法適用の際、資産の額から負債の額を差し引いた残額のうち、国庫補助金、工事負担金、他会計からの出資金等として既に区分できなくなったもの、蓄積された剰余金として企業内部に存在するものをいう。

繰入資本金

建設または改良等の目的に充てるため、法第 17 条の 2 または法第 18 条の規定により他の会計から出資を受けた金額および昭和 38 年の一部改正法による改正前の法第 18 条第 1 項の規定による繰入金で、昭和 38 年の一部改正令規則第 3 項の規定により昭和 39 年 3 月 31 日までに同法同条第 2 項ただし書の規定により繰り戻しを要しない旨議会の議決を得た金額に相当するものをいう。

組入資本金

未処分利益剰余金を議会の議決を経て、資本金に組み入れた場合の組入額に相当するものをいう。剰余金を資本化することにより資金の流出を防ぎ、施設の長期安定性を確保し、住民への継続的サービス提供を図る目的をもって組み入れられるものである。

交通局における資本金の 5 カ年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

	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
資 本 の 部					
6 資本金	3,072,502	3,072,502	3,072,502	3,072,502	3,072,502

昭和 27 年度より固有資本金が計上され、昭和 49 年度から昭和 50 年度には軌道営業を廃止したことに伴い、固有資本金 71,511,684 円を移管した。

その後は、建設改良出資金等の繰入資本金または組入資本金を増額し、平成 17 年度まで継続した。平成 17 年度以後は資本金の増減は見受けられない。

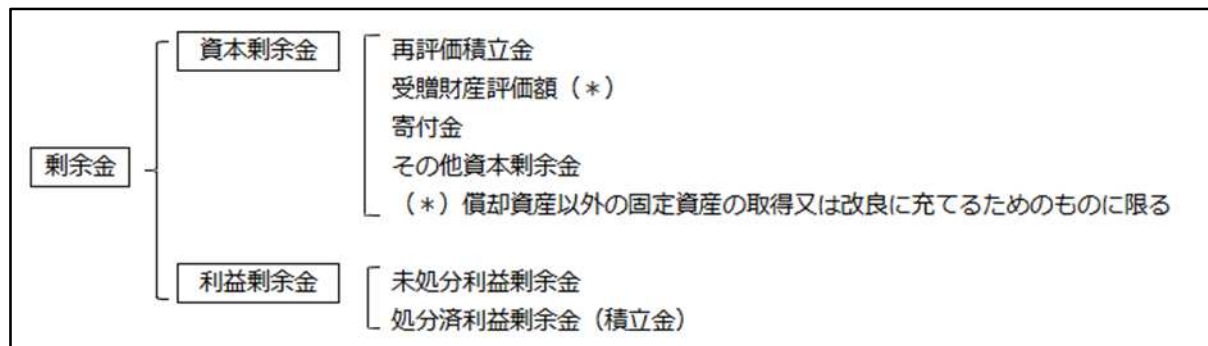
【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

なお、総務経営課にて作成している自己資本金の形勢表 Excel ファイルの残高 3,072,501,678 円と財務会計システムの残高 3,072,501,678 円が一致していることを確認した。

(7) 剰余金

剰余金とは、企業の正味財産額のうち資本金の額を超過した部分であり、その源泉は、企業の営業活動によって獲得した利益によるものと、資本金に属するもの以外の資金取引によって企業内に留保された剰余によるものに分類される。前者を利益剰余金、後者を資本剰余金といい、公営企業においては、企業会計原則にのっとっておおむね下記のように区分している。



(出所：公営企業の経理の手引（令和5年度）より引用）

資本剰余金は、再評価積立金、償却資産以外の固定資産の取得または改良に充てるための受贈財産評価額、寄付金、その他資本剰余金に区分される。

再評価積立金：再評価差益のうち再評価日現在の繰越欠損金を埋めた後の残額

受贈財産評価額：他から贈与を受けた財産の評価額を積み立てたもの

寄付金：資本的支出に充てる目的で他から提供された金額

その他資本剰余金：非償却資産に係る建設費補助の目的をもって交付された
国庫（県）補助金、工事負担金等を積み立てたもの等

なお、公営企業では、条例の定めにより、または議会の議決を経た場合に資本剰余金を取り崩すことができる（地方公営企業法第32条第3項）

利益剰余金は、公営企業の経営活動の結果として生じた利益で、法第32条第2項の規定に基づいて、条例の定めるところにより、または議会の議決を経て特定の目的のために積み立てられる積立金およびその他特定の用途目的を与えられない未処分利益剰余金に区分される。経営の結果損失を生じたときは、マイナスの剰余金すなわち未処理欠損金として整理する。

交通局における資本剰余金の5カ年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

資 本 の 部	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
7 剰余金					
(1) 資本剰余金					
イ 車両改造補助金	2,550	2,550	2,550	2,550	2,550
ロ 受贈財産評価額	3,190	3,190	3,190	3,190	3,190
ハ 停留所整備費補助金	31,062	31,062	31,062	31,062	31,062
ニ 車両購入費補助金	46,810	46,810	46,810	46,810	46,810
ホ 運輸事業振興助成交付金	35,406	35,406	35,406	35,406	35,406
ヘ 寄付金	35	35	35	35	35
ト その他資本剰余金	11,718	11,718	11,718	11,718	11,718
資本剰余金合計	130,771	130,771	130,771	130,771	130,771

① 資本剰余金

(ア)車両改造補助金、停留所整備補助金、車両購入費補助金、運輸事業振興助成交付金、その他資本剰余金

償却資産以外の固定資産の取得または改良に充てるために交付された国庫補助金（市町村にあつては都道府県からの補助金を含む。）またはこれらの補助金に相当するものとして提供された資材等および建設工事に対する工事負担金については、補助指令のあった日または調停を行った日に未収金として計上することができる。年度末においては、剰余金計算書にそれぞれの科目によって記載される。

(イ)受贈財産評価額、寄付金

地方公共団体の他の会計から受ける地方公営企業法第 18 条の規定による企業会計への財産等の移管による現物出資の場合を除き、他から企業に対して財産の贈与が行われた場合、その財産を受入れた日をもって適正な見積価額で資産に計上するとともに、資本剰余金の受贈財産評価額として整理する。

同様に、地方公共団体から企業会計への出資の場合を除き、資金的支出に充てるため当該地方公共団体以外から拠出された金銭をもって、財産の取得に充てた場合、その金銭を受入れた日をもって資本剰余金の寄付金に整理する。

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

② 欠損金

交通局における欠損金の 5 年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

資 本 の 部	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
7 剰余金					
(2)欠損金					
イ 当年度未処理欠損金	1,977,896	2,096,190	2,340,476	2,558,397	2,432,458
欠損金合計	1,977,896	2,096,190	2,340,476	2,558,397	2,432,458

(ア)当年度未処理欠損金

当年度の企業の営業活動の結果発生した純利益については、前年度からの繰越利益剰余金がある場合には、これとあわせてまずこの勘定に振り替えられる。利益は企業自身のものであるため、一般民間企業の場合、これから株主に対する配当や法人税などの納付または内部に留保された後、他の用途に充てられる。公営企業においても、条例の定めるところにより、または議会の議決を経て企業内部に留保、または、必要があれば他会計への繰り出しがなされる。すなわち、未処分利益剰余金は、まだ特定の用途目的を与えられていない白紙のままの利益をプールする勘定である。営業活動によって、欠損を生じる場合があるが、この場合は、利益剰余金勘定に対して欠損金勘定を設けて経理する。

欠損金については、これを埋めるための処理が必要な手続きである。当該事業年度において欠損金を生じた場合には、前事業年度から繰り越した利益があるときには、その利益をもって埋める（地方公営企業法第 32 条の 2）。

また、前年度からの繰越利益剰余金（または繰越欠損金）は、その年度末において繰越利益剰余金（または繰越欠損金）年度末残高として示されるが、これに当年度中の営業活動の結果として生じた当年度純利益（または当年度純損失）が合計されて再び未処分利益剰余金勘定（未処理欠損金勘定）へ振り替えられる。

一般的に欠損の処理を行う場合には、資本金の性質等に照らし、資本金よりも資本剰余金が、資本剰余金よりも利益積立金が先に取り崩されるものであると考えられるが、最終的には議会の関与を経て、資本金、剰余金の性質や各地方公営企業の実情を踏まえ適切な判断が求められる。

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

2. 損益計算書

公営企業の損益計算には一定の計算期間が設けられており、これを事業年度という。その期間は地方公共団体の会計年度と同じく、毎年4月1日から翌年3月31日までである（地方公営企業法第19条）。

公営企業の経理において、発生主義の原則（地方公営企業法第20条第1項）に立脚しており、1 事業年度内の損益はその年度に発生したものとして正しく割り当てられた収益および費用についての計算によって導き出される。

(1) 営業収益

主たる営業活動から生じる収益で、例えば水道事業における給水収益、受託工事収益およびその他の営業収益等、鉄軌道事業や自動車運送事業における運輸（運送）収益、運輸（運送）雑収益等、ガス事業における製品売上、営業残益等病院事業における診療収入、室料差額収益等がこれに当たる。これらの収益については調定によって計上されるのが原則である。

交通局における営業収益の5カ年推移は下図のとおりである。

（単位：千円）

	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
1 営業収益					
1_運送収益	1,122,130	723,220	802,290	890,140	911,164
2_運送雑収益	374,340	480,341	476,167	525,291	436,570
3_附帯事業収益	10,884	1,854	3,839	7,030	3,800
4_補助金	17,539	101,060	141,489	53,443	65,267
1 営業収益 集計	1,524,893	1,306,474	1,423,784	1,475,905	1,416,801

① 運送収益

運送収益とは、事業に係る運賃および料金を計上する勘定科目であり、5カ年推移と内容は下表のとおりである。

（単位：千円）

目	節	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
運送収益	乗合収入	891,977	623,404	592,620	679,079	698,012
	貸切収入	230,153	99,816	209,669	211,061	213,153
合計		1,122,130	723,220	802,290	890,140	911,164

（出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記）

乗合収入は、一般乗合旅客自動車運送事業に係る運賃料金が計上される。なお、当該収入は、定期外収入、定期収入、特定収入に分類される。

- ・定期外収入は普通または回数旅客運賃、手荷物手回品料金の取引が計上される。
令和5年度における定期外収入の内容は下図のとおりである。

（単位：円）

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
運送収益	定期外	貸	「あしや花火大会」臨時シャトルバス運行 令和5年7月22日	519,546
			1日乗車券・土休日家族割引乗車券(企画乗車券)販売分 令和5年4月分	953,004
			1日乗車券・土休日家族割引乗車券(企画乗車券)販売分 令和6年3月分	952,126

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
			nimoca S F 利用分 令和 5 年 4 月分	15,339,860
			nimoca S F 利用分 令和 6 年 3 月分	17,585,914
			nimoca デポジット収受・現金チャージ 定期外に 充当分 令和 5 年 4 月分	9,079,087
			nimoca デポジット収受・現金チャージ分 定期外 に充当分 令和 6 年 3 月分	7,829,076
			(中略)	
			デボ精算 令和 5 年 4 月分(向田営業所)	7,273
			デボ精算 令和 5 年 4 月分(若松営業所)	2,728
			デボ精算 令和 5 年 4 月分(商連案内所)	12,273
			デボ精算 令和 5 年 4 月分(折尾案内所)	18,182
			デボ精算 令和 5 年 4 月分(二島案内所)	16,364
			デボ精算 令和 6 年 3 月分(折尾案内所)	10,910
			デボ精算 令和 6 年 3 月分(二島案内所)	10,455
			定期外 令和 5 年 4 月分(若松営業所)	6,037,348
			定期外 令和 5 年 4 月分(商連案内所)	210,285
			定期外 令和 5 年 4 月分(二島案内所)	317,805
			定期外 令和 6 年 3 月分(向田営業所)	7,734,823
			定期外 令和 6 年 3 月分(若松営業所)	6,083,486
			定期外 令和 6 年 3 月分(商連案内所)	166,404
			定期外 令和 6 年 3 月分(二島案内所)	320,742
			北九州市地域公共交通おでかけ支援事業補助金	3,693,000
		借	ひまわりバスカード解約に伴う払戻金 令和 5 年 8 月分	26,915
			定期外→車内遺失拾得金への科目更正	18,687
		合計		

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

・定期収入は、定期旅客運賃の取引が計上される。令和 5 年度における定期収入の内容は下図のとおりである。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額		
運送収益	定期	貸	「小倉駅前定期券・乗車券販売所」販売手数料 令和5年10月分	22,800		
			「小倉駅前定期券・乗車券販売所」販売分 令和5年4月分	652,828		
			「小倉駅前定期券・乗車券販売所」販売分 令和6年3月分	292,263		
			(中略)			
			定期 令和5年4月分(向田営業所)	3,217,322		
			定期 令和5年4月分(若松営業所)	1,761,123		
			定期 令和5年4月分(商連案内所)	6,628,658		
			定期 令和5年4月分(折尾案内所)	14,581,106		
			定期 令和5年4月分(二島案内所)	9,439,686		
			定期 令和6年3月分(向田営業所)	713,795		
			定期 令和6年3月分(若松営業所)	680,294		
			定期 令和6年3月分(商連案内所)	3,541,476		
			定期 令和6年3月分(折尾案内所)	7,237,395		
		定期 令和6年3月分(二島案内所)	5,782,432			
	定期収入 令和5年4月以降分を令和4年度前受収益から振替	22,568,789				
	借	定期収入 令和6年4月分以降を前受収益へ振替	23,505,998			
合計				204,986,463		

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

・貸切収入は、一般貸切旅客自動車運送事業に係る運賃料金が計上される。
令和５年度における貸切収入の内容は下図のとおりである。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
運送収益	貸切収入	貸	「Tomorrows Life Museum」山口見学会	552,000
			「芦屋競艇」開催に伴うファン送迎用バス運賃 令和 5 年 4 月分	4,512,000
			「芦屋競艇」開催に伴うファン送迎用バス運賃 令和 6 年 3 月分	5,640,000
			「若松競艇」開催に伴うファン送迎用バス運賃 令和 5 年 4 月分	3,952,820
			「若松競艇」開催に伴うファン送迎用バス運賃 令和 6 年 3 月分	1,558,800
			(中略)	
			3 月分 一般送迎/名門大洋フェリー	7,298,000
			3 月分 九国スクールバス	565,950
			3 月分 九国野球部貸切送迎	869,000
			3 月分 野球部送迎	164,000
			4 月分 一般送迎/名門大洋フェリー	1,920,000
			4 月分 九国スクールバス	836,450
			4 月分 九国野球部貸切送迎	825,000
			4 月分 野球部送迎貸切バス代一式(税込)	123,000
			リフトバス運行 令和 5 年 4 月分	497,200
			リフトバス運行 令和 6 年 3 月分	1,002,410
合計				213,152,552

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】
上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

② 運送雑収益

運送雑収益とは、運送収益以外の営業上の収益を計上する勘定科目であり、5 力年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
運送雑収益	施設利用料	7,538	802	1,650	2,444	3,269
	広告料	27,046	25,715	25,945	25,026	22,034
	乗合手数料	325	248	268	236	246
	受託収入	333,186	451,674	447,228	497,552	411,012
	雑収入	6,245	1,902	1,076	33	9
合計		374,340	480,341	476,167	525,291	436,570

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

・施設利用料は有料道路等利用料の立替分の収受金が計上される。令和5年度の内容は下図のとおりである。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額	
運送雑収益	施設利用料	貸	「Tomorrows Life Museum」山口見学会	62,130	
			世界水泳選手権 2023 福岡大会	159,819	
			(中略)		
			北九州ヤクルト販売株式会社	129,220	
			北九州市立八幡西特別支援学校	20,600	
			令和 5 年度 長崎～小倉次世代交流平和推進事業	35,928	
合計				3,268,754	

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

・広告料は車内広告・待合所広告・その他運送施設の広告収入が計上される。令和5年度の内容は下図のとおりである。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
運送雑収益	広告料	貸	「ボートレース若松」広告掲出料一式 令和5年4月1日～令和6年3月31日	594,000
			バス車体広告掲出料一式 令和5年4月分	49,500
			バス車体広告掲出料一式 令和6年3月分	49,500
			バナー広告掲出料一式 令和5年4月分	30,000
			バナー広告掲出料一式 令和6年3月分	20,000

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
			フルラッピングバス広告掲載業務 令和 5 年 4 月 1 日～令和 6 年 3 月 31 日	2,400,000
			フルラッピングバス広告掲出料一式 令和 5 年 4 月分	75,000
			フルラッピングバス広告掲出料一式 令和 6 年 3 月分	75,000
			(中略)	
			フルラッピングバス制作及び掲出料 令和 5 年 4 月 1 日～令和 5 年 4 月 30 日	75,000
			フルラッピングバス制作及び掲出料 令和 6 年 3 月 1 日～令和 6 年 3 月 31 日	75,000
			広告掲出料一式 令和 5 年 4 月分	506,056
			広告掲出料一式 令和 6 年 3 月分	526,006
		借	広告料収入 令和 6 年度掲出分を前受収益へ振替	1,300,000
合計				22,034,349

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

- ・乗合手数料は定期券、回数券、乗車券払戻・定期券書替手数料収入が計上される。
令和5年度の内容は下図のとおりである

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
運送 雑収 益	乗合 手 数 料	貸	nimoca デポジット払戻分 乗合手数料に充当分 令和6年1月分(折尾案内所)	455
			払戻手数料等 令和5年4月分(向田営業所)	1,492
			払戻手数料等 令和5年4月分(若松営業所)	1,365
			払戻手数料等 令和5年4月分(商連案内所)	5,548
			払戻手数料等 令和5年4月分(折尾案内所)	10,268
			払戻手数料等 令和5年4月分(二島案内所)	8,493
			(中略)	
			払戻手数料等 令和6年3月分(向田営業所)	91

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
			払戻手数料等 令和 6 年 3 月分(若松営業所)	1,183
			払戻手数料等 令和 6 年 3 月分(商連案内所)	5,657
			払戻手数料等 令和 6 年 3 月分(折尾案内所)	5,021
			払戻手数料等 令和 6 年 3 月分(二島案内所)	5,348
合計				246,450

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

- ・受託収入は特別支援学校児童生徒輸送受託料収入が計上される。
令和 5 年度の内容は下図のとおりである。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
運送雑収 益	受託収入	貸	「さくら号」シリンダヘッドガスケット修繕及び エンジン調整業務	606,901
			シリウス運行(3 月分)	798,300
			シリウス運行(4 月分)	598,750
			芦屋タウンバス運行(3 月分)	5,109,091
			芦屋タウンバス運行(4 月分)	5,109,091
			従業員送迎バス運行業務 令和 5 年 4 月分	660,000
			従業員送迎バス運行業務 令和 6 年 3 月分	600,000
			小倉総合特別支援学校スクールバス運行(3 月分)	8,004,798
			小倉総合特別支援学校スクールバス運行(4 月分)	6,624,546
			小倉北特別支援学校スクールバス(増車)運行(3 月 分)	2,770,455
			小倉北特別支援学校スクールバス(増車)運行(4 月 分)	2,770,455
			小倉北特別支援学校スクールバス運行(3 月分)	3,303,644
			小倉北特別支援学校スクールバス運行(4 月分)	2,732,728
			小池特別支援学校スクールバス(増車)運行(3 月 分)	2,770,455

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
			小池特別支援学校スクールバス(増車)運行(4 月分)	2,770,455
			(中略)	
			小池特別支援学校スクールバス運行(3 月分)	3,547,711
			小池特別支援学校スクールバス運行(4 月分)	3,044,546
			八幡西特別支援学校スクールバス運行(3 月分)	4,627,402
			八幡西特別支援学校スクールバス運行(4 月分)	3,791,819
			無料送迎バス運行 マイクロ増車分(3 月分)	524,000
			無料送迎バス運行 マイクロ増車分(4 月分)	355,000
			無料送迎バス運行(3 月分)	2,916,364
			無料送迎バス運行(4 月分)	2,916,364
		借	無料送迎バス運行(12 月分)	101,824
			無料送迎バス運行(8 月分)	292,728
合計				411,011,550

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

・雑収入は不正定期その他により徴収する割増徴収金が計上される。令和 5 年度の内容は下図のとおりである。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
運送雑収益	雑収入	貸	2022 年度 S U N Q パス運営委員会の予算余剰金返金分として	43
			ソフトケース 令和 5 年 4 月分(商連案内所)	637
			(中略)	
			ソフトケース 令和 6 年 3 月分(商連案内所)	273
			ソフトケース 令和 6 年 3 月分(折尾案内所)	182
合計				8,509

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】
上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

③ 附帯事業収益

附帯事業収益は、旅行業法に基づく旅行業営業上の収益を計上する勘定科目であり、5 カ年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
附帯事業収益	旅行費収入	4,036	1,196	142	851	0
	あっ旋料収入	6,191	607	3,279	5,408	2,932
	附帯事業雑入	657	51	419	771	868
合計		10,884	1,854	3,839	7,030	3,800

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

あっ旋料収入は宿泊あっ旋等、旅行業務取扱手数料収入が計上され、主共催収入と手配収入に分類される。

- ・主共催収入は主催または共催旅行に係る取扱手数料が計上される。
- ・手配収入は主共催旅行以外による手配に係る手数料が計上される。

令和5年度の内容は下図のとおりである。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
附帯事業 収益	手配収入	貸	「Tomorrows Life Museum」山口見学会	867
			3 月分 一般送迎/名門大洋フェリー	104,550
			3 月分 全旅クーポン代金 取扱手数料	50,887
			若松あじさい祭り シャトルバス運行	160,000
			(中略)	
			令和 5 年度 小学生芸術鑑賞教室 (日生劇場)	818,141
合計				2,931,701

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

附帯事業雑入は他の科目に属しない附帯事業雑入が計上され、下記に分類される。

- ・ 傷害保険収入は旅行傷害保険掛金収入が計上される。
- ・ 諸手数料は旅行申込取消違約料収入が計上される。
- ・ その他雑入は広告料収入他が計上される。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額	
附帯事業 収益	傷害保険 収入	貸	いいちこ日田蒸留所とフルーツ狩り	8,330	
			九十九島パールシーリゾート	13,260	
			(中略)		
			令和５年度　いいちこ日田蒸留所見学と浮羽柿狩りバスハイク	11,128	
			令和５年度　防災体験バスツアー	5,440	
	諸手数料	貸	nimoca デPOSIT受・現金チャージ分　諸手数料に充当分　令和５年１０月分	23,040	
			nimoca デPOSIT受・現金チャージ分　諸手数料に充当分　令和５年４月分	56,423	
			nimoca デPOSIT受・現金チャージ分　諸手数料に充当分　令和６年３月分	25,778	
			(中略)		
			西鉄バス継続定期券発売手数料　令和５年４月分（折尾案内所）	17,173	
西鉄バス継続定期券発売手数料　令和６年３月分（折尾案内所）			8,682		
合計				868,450	

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

④ 補助金

補助金は、バスの運行維持や自治体が実施する交通事業に伴う補助金を計上する勘定科目であり、5カ年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
補助金	運行補助金	17,539	101,060	141,489	53,443	65,267
合計		17,539	101,060	141,489	53,443	65,267

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

運行補助金は、運行に直接かかわる補助金であるため営業収益となる。

北九州市や近隣の町から委託を請けたコミュニティーバスの運行に係る補助金が計上されている。また北九州市ではおでかけ交通として、地域住民の生活交通を確保するため、運行経費に掛かる一部を支援している。

令和2年度と令和3年度の増加は、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う外出自粛によるバス利用者の減少に伴う運行補助金の増加によるものである。

(単位：千円)

勘定科目	件名名称	金額
運行補助金	おでかけ交通事業助成金（交付決定額）	26,089
	水巻町バス路線維持費補助金	22,324
	地域公共交通運行支援金	13,510
	北九州産業学術推進機構臨時バス運行補助金	1,947
	令和5年度 北九州市営バスの芦屋町内100円運賃の試行に伴う減収補填	1,397
合計		65,267

(出所：総務経営課より入手した補助金一覧より、一部抜粋)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

(2) 営業費用

公営企業においては、費用の発生時点はその種類によりそれぞれ次のようになる。

・支払いを伴う費用についてはその債務の確定をもって発生とみる（地方公営企業法施行令第11条第1号本文）。したがって、これらの費用で債務の確定の際に直ちに現金の支出を伴わないものは未払金勘定に整理しなければならない（地方公営企業法施行令第13条）。ただし、債務確定後短期間（2事業年度にわたる場合を除く。）で支払いをするような場合には、簡便な方法として未払金勘定を経由しないで直接処理することもできる。

・保険料、賃借料等一定期間の便益の提供に対して支払われる費用は、その期間の経過をもって費用の発生とみる（地方公営企業法施行令第11条第1号ただし書）。

・減価償却費は、その減価償却を行うべき資産が公営企業の資産として存在していることがその発生の根拠であるが、毎年度末日現在においてその年度内に発生したものをその年度の費用として計上する（ただし、減価償却を月単位で行う場合には、毎月末日）（地方公営企業法施行令第11条第2号）。

・その他の費用は、原因となる事実の発生をもって費用の発生とみる（地方公営企業法施行令第11条第3号本文）。ただし、これによることが困難である場合には、これを確認したことをもって費用の発生とする（地方公営企業法施行令第11条第3号ただし書）。

営業費用とは、主たる営業活動のため生じる費用で、その内容は運転費、車両修繕費、減価償却費、資産減耗費などである。

これらの費用は、その消費される内容によって給料、手当等の人件費、燃料費、光熱水費等の物件費、補償金等に分類できる。

交通局における営業費用の5カ年推移は下図のとおりである。

（単位：千円）

	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
1_営業費用					
1_運転費	1,160,819	1,117,441	1,094,172	1,148,493	1,087,935
2_車両修繕費	192,068	178,059	181,108	169,601	164,661
3_その他修繕費	5,235	4,490	2,141	1,509	1,826
4_減価償却費	107,518	96,183	87,264	165,892	146,297
5_資産減耗費	5,832	1,287	13,004	22,731	9,255
6_施設損害保険料	187	186	196	207	233
7_施設使用料	27,320	20,453	34,095	32,000	30,399
8_自動車重量税	5,354	5,704	5,697	5,511	5,195
9_運輸管理費	177,470	164,729	203,181	197,571	178,140
10_附帯事業費	17,303	3,128	2,469	2,606	1,954
11_厚生福利施設費	178	174	168	173	171
12_一般管理費	165,691	160,394	147,668	186,820	158,362
1_営業費用 集計	1,864,974	1,752,226	1,771,162	1,933,115	1,784,427

① 運転費

運転業務に係る経費を集計する勘定科目であり、5カ年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
運転費	給料	119,300	428,127	412,450	405,966	403,986
	手当	81,910	243,494	253,202	264,377	239,769
	退職給付費	22,942	51,717	5,252	19,409	24,381
	法定福利費	126,737	117,117	110,653	113,172	112,464
	賞与引当金 繰入額	19,110	19,248	19,423	18,646	17,189
	厚生福利費	2,591	4,436	4,759	4,394	4,257
	報酬	509,400				
	報償費		180			6
	旅費	194	26	18	49	128
	被服費	3,484	3,587	2,428	2,506	3,538
	備品消費費	4,930	9,583	5,175	4,869	4,032
	印刷製本費	320	263	170	445	461
	光熱水費	4,306	4,810	4,961	4,517	4,464
	ガソリン費	127	101	136	97	113
	軽油費	153,383	104,737	138,521	154,885	148,639
	事業燃料費	2,350	1,843	2,477	2,697	2,709
	油脂費	2,522	1,837	2,492	2,825	2,213
	修繕費	9	265	68	1,064	202
	通信運搬費	594	588	1,209	1,447	4,483
	手数料	150	27	12	37	17
	委託料	90,281	109,567	115,709	126,535	97,405
	使用料及び 賃借料	14,116	15,304	14,338	20,019	17,013
	負担金	36	15	11		
	給付金	305	568	711	537	466
	貸付金	1,724				
合計		1,160,819	1,117,441	1,094,172	1,148,493	1,087,935

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

② 車両修繕費

事業用車両の整備、修繕に係る経費を計上する勘定科目であり、5 カ年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
車両修繕費	給料	29,485	44,971	45,773	45,831	43,057
	手当	22,090	24,768	23,771	22,159	23,144
	退職給付費	2,331		3,183	2,946	
	法定福利費	13,677	14,648	14,280	13,849	12,413
	厚生福利費	533	532	524	507	481
	賞与引当金 繰入額	4,780	4,827	5,662	5,718	5,674
	旅費	100	140	179	166	420
	報酬	21,350				
	被服費	228	359	335	330	428
	備消耗費	1,834	2,160	1,948	2,038	1,288
	光熱水費	133	171	157	249	272
	ガソリン費	105	65	87	77	77
	修繕費	4	11		60	23
	自家修繕費	47,856	42,899	39,742	38,740	34,405
	外注修繕費	44,949	39,773	42,686	34,837	39,810
	手数料	270	459	282	164	405
	委託料	2,229	2,218	2,353	1,772	2,602
	使用料及び 賃借料				24	24
	負担金	113	57	147	134	137
合計		192,068	178,059	181,108	169,601	164,661

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

手数料は、車検手数料、中古バス購入にかかるリサイクル料等を計上している。令和5年度における金額の内容は下図のとおりである。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額	
車両修繕費	手数料	借	公用車持込車検手数料 用務完了	8,900	
			(中略)		
			東京都交通局 中古バス車両購入(大型ノンステップバス5台)リサイクル料 支払完了	235,400	
合計				405,450	

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【リサイクル料金の資産計上漏れ-結果】

公営企業会計適用後の会計業務に関する Q&A 集においてリサイクル預託金に関連する質問並びに回答は下記のとおりである。

Q：車両購入時のリサイクル預託金について、法適用前の分について資産計上していませんでしたが、売却時に含まれるリサイクル料金分は営業外収益の雑収益で受けることでよいでしょうか。

A：売買契約に含まれるリサイクル料金分については、企業会計移行時に資産計上していないことであれば、お見込みのとおりです。

ただし、リサイクル料は、本来は投資その他の資産に「リサイクル預託金」等の科目名で計上することが適当です。

【例】リサイクル料が 100 発生している場合（車両本体の処理は省略）

○車両購入時

【予算経理】資本的支出－その他投資 100

【会計処理】（借方）リサイクル預託金 100 / （貸方）現金預金 100

○車両売却時

【予算経理】資本的収入－固定資産売却代金 100

【会計処理】（借方）現金預金 100 / （貸方）リサイクル預託金 100

Q：車両の購入にあたり、下記の諸費用について、資産化対象となる支出について教えてください。

①車両代金、②付属品、③検査登録手続き費用、④リサイクル料金、⑤資金管理料金、⑥重量税、⑦自賠責保険料、⑧検査登録費用

A：（1）有形固定資産の車両運搬具に計上するもの

①車両代金、②付属品

（2）投資その他の資産のリサイクル預託金に計上するもの

④リサイクル料金

（3）3 条支出に計上するもの

③検査登録手続き費用、⑤資金管理料金、⑥重量税、⑦自賠責保険料、⑧検査登録費用

上記によると、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

③ その他修繕費

固定資産（車両を除く）の修繕に係る経費を計上する勘定科目であり、5 カ年推移は下図のとおりである。

（単位：千円）

目	節	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
その他修繕費	建物構築物修繕費	3,124	1,057	777	424	808
	機械装置修繕費	379	583	115	241	192
	工具器具備品修繕費	1,168	2,364	997	496	243
	委託料	565	486	252	348	583
合計		5,235	4,490	2,141	1,509	1,826

（出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記）

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

④ 減価償却費

固定資産の減価償却費を計上する勘定科目であり、5 カ年推移と内容は下図のとおりである。

（単位：千円）

目	節	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
減価償却費	減価償却費	107,518	96,183	87,264	165,892	146,297
合計		107,518	96,183	87,264	165,892	146,297

（出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記）

令和5年度における金額の内容は下図のとおりである。

（単位：円）

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
減価償却費	減価償却費	借	減価償却費（機械及び装置）	1,447,960
			減価償却費（建物）	17,580,714
			減価償却費（工具、器具及び備品）	84,301,459
			減価償却費（構築物）	7,721,775
			減価償却費（車両）	35,245,121
合計				146,297,029

（出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記）

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

なお、上表の償却金額は、固定資産台帳 CSV データの減価償却費 146,297,029 円と一致している。

⑤ 資産減耗費

固定資産たな卸資産の減耗費を計上する勘定科目であり、5 力年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
資産減耗費	固定資産除却費	5,832	1,287	13,004	22,731	9,255
合計		5,832	1,287	13,004	22,731	9,255

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

令和5年度における金額の内容は下図のとおりである。固定資産除却損として、車両9,008,160 円、工具器具備品 271,343 円、構築物 44,972 円を計上している。また、二島駅バス停上屋、西本陣橋上屋の解体工事代を計上している。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
資産減耗費	除却損	借	除却（工具器具備品②除却損分）	271,343
			除却（構築物②除却損分）	44,972
			除却（車両②除却損分）	9,008,160
		貸	保険差益 工具器具備品②除却相殺分 台帳番号23035	3,309
			保険差益 工具器具備品②除却相殺分 台帳番号23036	252,175
	除却費用	借	「西本陣橋」バス停上屋解体工事	80,000
			「二島駅」バス停上屋解体工事	106,000
合計				9,254,991

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

⑥ 施設損害保険料

事業用車両の運行に係る施設使用料を計上する勘定科目であり、5 力年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
施設損害保険料	保険料	77	75	75	75	74
	施設損害保険料	110	111	121	132	159
合計		187	186	196	207	233

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

⑦ 施設使用料

事業用車両の運行に係る施設使用料を計上する勘定科目であり、5 カ年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
施設使用料	使用料及び賃借料	4,414	3,355	3,106	3,262	2,525
	道路使用料	19,435	12,606	13,677	14,273	13,587
	借地借家料	3,471	4,493	17,312	14,465	14,287
合計		27,320	20,453	34,095	32,000	30,399

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

⑧ 自動車重量税

車両に係る自動車重量税を計上する勘定科目であり、5 カ年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
自動車重量税	自動車重量税	5,354	5,704	5,697	5,511	5,195
合計		5,354	5,704	5,697	5,511	5,195

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

⑨ 運輸管理費

運転、整備部門の総括管理業務に係る経費を計上する勘定科目であり、5カ年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
運輸管理費	給料	42,754	58,782	61,362	59,502	62,413
	手当	26,237	35,019	38,730	40,957	37,428
	退職給付費	29	5,213	5,975		
	法定福利費	16,553	16,377	17,624	16,521	17,124
	賞与引当金繰入額	7,123	7,115	6,476	7,222	6,662
	厚生福利費	397	430	452	408	440
	報償費	246	236	240	3	
	報酬	22,388				
	旅費	253	20	258	36	2,001
	備用品費	8,873	4,141	3,183	1,621	1,141
	被服費	28	25	14	7	
	印刷製本費	1,285	1,244	1,219	153	1,053
	光熱水費	5,594	4,804	5,698	5,273	5,088
	修繕費	168	42	132	42	192
	通信運搬費	524	417	599	361	357
	広告料	7,427	4,887	6,486	1,708	2,698
	ガソリン費	555	453	416	438	397
	あつ旋手数料	6,352	1,175	11,488	6,765	4,181
	手数料	469	183	1,799	4,451	4,905
	委託料	4,439	3,336	8,220	33,367	13,790
	自動車損害保険料	7,362	6,324	5,937	5,624	4,663
	使用料及び賃借料	2,436	335	149	117	114
	事故賠償費	527	267	454	453	2,477
	乗車券販売手数料	1,626	1,483	8,384	2,613	1,722
	教育実習費	187	184	145	158	170
	保険料	13,255	11,881	17,403	9,596	8,412
	負担金	362	339	300	175	710
	福祉乗車券費	20	17	38		
合計		177,470	164,729	203,181	197,571	178,140

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

⑩ 附帯事業費

旅行取扱業務にかかる経費を計上する勘定科目であり、5カ年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
附帯事業費	報償費	247	11	25	10	10
	報酬	7,402				
	法定福利費	1,347				
	厚生福利費	59				
	旅費	22	4		18	18
	旅行経費	3,836	981	134	437	194
	備用品費	751	354	644	440	305
	修繕費			30		
	通信運搬費	551	445	259	252	186
	ガソリン費	111	72	150	100	56
	保険料	654	47	97	212	390
	負担金	168	147	157	157	169
	道路使用料	126	35	82	60	26
	手数料	44	12	9	46	13
	使用料及び賃借料	501	561	459	420	420
	広告料	154	18	18	18	18
	印刷製本費	860	295	367	304	150
	あつ旋手数料	471	145	39	134	
合計		17,303	3,128	2,469	2,606	1,954

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

⑪ 厚生福利施設費

理髪、シャワールームに係る経費を計上する勘定科目であり、5カ年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
厚生福利	光熱水費	23	22	21	25	22
施設費	使用料及び賃借料	155	152	147	149	149
合計		178	174	168	173	171

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

⑫ 一般管理費

事業の総括管理業務に係る経費を計上する勘定科目であり、5カ年推移と内容は下図のとおりである。

(単位：千円)

目	節	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
一般管理費	給料	58,691	62,990	59,881	54,847	61,648
	手当	38,526	35,609	33,139	30,234	37,394
	法定福利費	20,675	21,225	19,939	17,510	19,187
	賞与引当金繰入額	10,650	10,602	10,474	9,749	8,605
	厚生福利費	328	331	332	327	365
	報酬	6,260				
	報償費	463	60	121	111	118
	備用品費	3,553	3,100	2,291	2,169	2,742
	旅費	603		17	102	210
	印刷製本費	449	420	344	371	420
	ガソリン費	91	89	102	81	86
	交際費	1				
	修繕費	57	6	63	1,824	2,013
	広告料	436	548		854	1,155
	手数料	334	294	99	91	71
	通信運搬費	1,836	1,728	1,698	1,697	1,814
	委託料	10,369	12,237	10,358	13,683	11,488
	使用料及び賃借料	3,355	3,180	2,812	2,213	4,946
	会議費	6				
	道路使用料	168	214	117	37	95
	負担金	6,519	5,929	5,883	6,255	6,005
	訴訟費	2,320	1,831			
	その他引当金繰入額				44,665	
合計		165,691	160,394	147,668	186,820	158,362

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

【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

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。

(3) 営業外収益

預貯金、貸付金から生じる受取利息、有価証券の配当、損失補てん的な意味を持つ補助金、その他の雑収益等で、金融財務活動その他主たる営業活動以外の原因から生じる収益を営業外収益として計上する。

交通局における営業外収益の 5 力年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

	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
2_営業外収益					
1_受取利息及び配当金	47				
2_他会計補助金	118,103	116,773	112,096	108,376	392,069
3_雑収益	16,819	9,868	20,477	35,422	40,059
4_補助金		56,641			
5_長期前受金戻入	9,453	8,587	8,843	101,956	76,906
2_営業外収益 集計	144,422	191,868	141,415	245,753	509,034

① 他会計補助金

他会計補助金は収益的収支を補助することを目的とする一般会計からの繰入金が計上される。

交通局における他会計補助金の内訳明細は下図のとおりである。

(単位：円)

No	件名名称	金額
1	児童手当補助金	4,138,000
2	基礎年金拠出金補助金	13,563,650
3	施設整備等補助金（令和 5 年度下半期受入分）	34,824,000
4	共済追加費用補助金	4,718,520
5	施設整備等補助金（令和 5 年度上半期受入分）	34,825,000
6	交通事業会計経営支援補助金	300,000,000
合計		392,069,170

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム仕訳データを転記)

他会計補助金のうち、児童手当補助金、基礎年金拠出金補助金などは、公営企業繰出金と呼ばれるものであり、経営の変動にかかわらず発生するものである。

公営企業繰出金については、下記の関連条文と総務省 HP にある説明のとおりである。

地方公営企業法第 17 条の 2（経費の負担の原則）

第 17 条の 2 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また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。

- 一 その性質上当該地方公営企業の経営に伴う収入をもつて充てることが適当でない経費
- 二 当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行なつてもなおその経営に伴う収入のみをもつて充てることが客観的に困難であると認められる経費

地方公営企業の特別会計においては、その経費は、前項の規定により地方公共団体の一般会計または他の特別会計において負担するものを除き、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもつて充てなければならない。

(以下説明は総務省：HP より)

地方公営企業は、企業性（経済性）の発揮と公共の福祉の増進を経営の基本原則とするものであり、その経営に要する経費は経営に伴う収入（料金）をもって充てる独立採算制が原則とされる。

しかし、地方公営企業法上、

（ア） その性質上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

（例：公共の消防のための消火栓に要する経費）

（イ） その公営企業の性質上能率的な経営を行ってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費

（例：へき地における医療の確保を図るために設置された病院に要する経費）

等については、補助金、負担金、出資金、長期貸付金等の方法により一般会計等が負担するものとされており、この経費負担区分ルールについては毎年度「繰出基準」として総務省より各地方公共団体に通知されている

つまり、交通事業会計がその性質上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であるため、一般会計から受け入れているものであり、基準内繰出金という。

施設整備等補助金については、基準外繰出金であるが、交通局で実施している福祉優待乗車証発行による減収額の2分の1相当額について一般会計が負担しているものである。

これら公営企業繰出金と施設整備等補助金の額については、令和1年度から令和5年度までみると大きな変動はない。

交通局における現金預金の5カ年推移は下図のとおりである

(単位：千円)

勘定科目	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
現金預金	1,301,479	884,575	574,805	481,460	495,007

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記)

令和元年度末に13億100万円だった現金預金の残高は、令和5年度末には4億9,500万円となり、わずか5年間で8億円以上減少している。

交通事業会計経営支援補助金についても、基準外繰出金であるが、バスの利用者がコロナ前の水準に戻り切れていない状況では、資金不足が生じる可能性があったため、一般会計が負担しているものである。

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

② 雑収益

収益は他の科目に属しない営業外収益が計上され、下記に分類される。

なお、その他雑収入は他の科目に属しない営業外雑収益が計上される。

- ・ 不用品売却代
- ・ 遺失品代
- ・ 事故費収入
- ・ その他雑入

交通局において計上されている雑収益の内容は下図のとおりである。

(単位：円)

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
雑収益	不用品売却代	貸	不用品売却代(バス 2 台、小型貨物 1 台)	1,011,800
			不用品売却代 (バス 2 台分)	1,432,600
			不用品売却代(バス 4 台)	2,131,200
			不用品売却代(マイクロバス 1 台)	2,228,000
	遺失品代	貸	車内遺失拾得金	94,699
			車内遺失拾得金 (IC カード ICoca)	1,500
	事故費収入	貸	令和 3 年 8 月 1 日 向洋中学校前 (赤崎向き) T 字交差点における事故修理代	48,091
			令和 3 年 9 月 13 日 小倉記念病院玄関前バス 停先における事故修理費	66,903
			(中略)	
			令和 5 年 7 月 10 日若松区北湊町 4 丁目付近にお ける事故修理費	240,000
			令和 5 年 8 月 4 日若松区第二赤崎バス停付近にお ける事故修理費	130,279
	その他雑入	貸	自動販売機賃貸料 2 月分 (二島控室)	3,999
			8 月分 ミニチュアカー代	1,146
			8 月分 ミニチュアカー代 販売手数料	491
			ラッピングバス掲出料	250,000
			業務上横領被告事件に係る損害賠償金の弁済	7,449,236
			雇用保険 自己負担分 令和 6 年 3 月分 会計年 度任用職員より徴収【庶務係】	229,611

勘定科目	補助科目	借／貸	件名名称	金額
			雇用保険料 令和6年3月分再任用職員給与より徴収（自己負担分）	4,063
			（中略）	
			行政財産目的外使用 自動販売機電気代 3月分（二島控室以外）	17,009
			行政財産目的外使用分 交通費職員駐車スペース（7月分57名）	25,910
			行政財産目的外使用分 光熱水費（9月分）	16,364
			折尾高架下の土地使用料（バス待機場）補償費 R5年4月1日～R6年3月31日	5,131,000
			駐車場事業による土地賃借料（令和6年1月～令和6年3月）	296,300
			堀川町地区有料駐車場土地賃貸料（10～12月分）	2,160,000
			令和5年度 小倉北区役所バス待機用地賃貸料	414,183
合計				40,059,416

（出所：総務経営課より入手した財務会計システム CSV データを加工転記）

不用品売却代は、不用品の売却に伴う収益を計上する勘定科目であり、交通局では使用しなくなったバスの売却代を計上している。なお、交通局においてバスは有形固定資産の車両として計上されている。

公営企業が固定資産を売却するときには、その売却代金を予算第4条の資本的収入として計上するとともに、その差益または差損は予算第3条の収入または支出に特別利益または特別損失として計上する。

バスの売却代を特別利益項目へ計上しない理由は、廃車したバスはナンバープレートが外れるため、売却処分するまでは貯蔵品として交通局内に保管される。よって、バスの売却代にかかる収益を不用品売却代へ計上している。

遺失品代は、バス車内の拾得金を計上している。交通局にて拾得物などにかかるマニュアルを作成しており、当該マニュアルに従って、拾得物などに対応している。

事故費収入は、令和5年度等に発生した事故にかかる修理代などを計上している。

その他雑入は、業務上横領報告事件にかかる損害賠償金の弁済代を計上している。詳細はその他引当金項目を参照。

また、土地の賃借料、自動販売機賃借料、ミニチュアカー販売代、ラッピング掲出料などを計上している。

ミニチュアカー販売代は、外部業者へ販売を委託している。販売代金、手数料の仕訳過程は下記のとおりである。なお、ミニチュアカー販売に係る収納事務委託契約を締結しており、業務受注者側で販売商品の破損および盗難等が発生した場合、業務発注者である交通局側の責任に帰することが明らかな場合を除き、業務受注者負担により速やかに補償するという契約内容になっていることから、ミニチュアカーの所有権は交通局側にある。

(借方) 現金預金	××	(貸方) 雑収益(販売代:手数料控除)	××
営業外未収金	××	雑収益(販売手数料)	××
運輸管理費(手数料)	××	営業外未収金	××

外部業者より毎月ミニチュアカーの在庫数量が記載された書面資料を受領している。
なお、交通局において、流動資産 商品として計上されていない。

ラッピング掲出料 250,000 円は、令和 4 年度における運送雑収益へ計上すべき取引であった。計上漏れの原因として、担当者による請求書到着確認が漏れていたため。

よって、交通局において、令和 5 年度の収益として計上することとし、雑収益へ計上している。

過去の年度の損益を修正し、利益を計上する必要が生じた場合、これを過去の年度の損益計算に帰属させることは困難なため、特別利益として処理することが適切であると考え。しかし、当該科目へ計上しない理由として、金額が少額で損益計算に影響しない程度の内容と判断しており、営業外収益 雑収益へ計上することは差し支えない。

なお、総務経営課では、請求書到着確認の漏れを防止するため、取引先別の請求書一覧管理 Excel ファイルを作成し、請求書入手日を入力する、入手できていない取引先については連絡する等の仕組みを整備して運用している。

【監査手続-仕訳データの通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、下記の指摘事項等が検出された。

【ミニチュアカーの在庫計上漏れ：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。

③ 長期前受金戻入

償却資産の取得または改良に充てるための補助金等をもって償却資産を取得しまたは改良した場合においては、当該補助金等の相当額を、長期前受金をもって繰延収益として整理する（地方公営企業法施行令第 26 条第 1 項、地方公営企業法施行規則第 7 条第 4 項および第 21 条第 1 項）。

長期前受金勘定をもって繰延収益に整理した補助金等の額は、当該補助金等をもって取得しまたは改良した償却資産の減価償却若しくは除却を行い、または減損損失等を認識して当該償却資産の帳簿価額を減額する場合において、当該償却資産の減価償却費若しくは残存価額または帳簿価額を減額した額に相当する額にその直前における当該償却資産の帳簿価額に対する直前における当該償却資産に係る長期前受金の額の割合を乗じて得た額を償却しなければならない（地方公営企業法施行令第 26 条第 2 項、地方公営企業法施行規則第 21 条第 2 項）。

長期前受金戻入金額 76, 905, 533 円の明細は下図のとおりである。

年度	借方科目	貸方科目	金額	★件名名称
2023/4/1 60205_運輸事業振興助成交付		90206_長期前受金戻入	1,864,068	長期前受金戻入（運輸事業振興助成交付金）
2023/4/1 60210_保険差益		90206_長期前受金戻入	207,574	長期前受金戻入（保険差益）
2023/4/1 60201_国補助金		90206_長期前受金戻入	69,475,447	長期前受金戻入（国庫補助金）
2023/4/1 60202_補助金等		90206_長期前受金戻入	834,609	長期前受金戻入（補助金等）
2023/4/1 60208_受贈財産評価額		90206_長期前受金戻入	4,142,638	長期前受金戻入（受贈財産評価額）
2023/4/1 60104_車両購入費		90206_長期前受金戻入	40,454	長期前受金除却分（車両購入費②戻入分）
2023/4/1 60103_停留場整備費補助金		90206_長期前受金戻入	6,768	長期前受金除却分（停留所整備費補助金②戻入分）
2023/4/1 60105_運輸事業振興助成交付		90206_長期前受金戻入	1,800	長期前受金除却分（運輸事業振興助成交付金②戻入分）
2023/4/1 60106_バス利用促進等		90206_長期前受金戻入	80,000	長期前受金除却分（バス利用促進等②戻入分）
2023/4/1 60110_保険差益		90206_長期前受金戻入	252,175	長期前受金除却分（保険差益②戻入分）
			76,905,533	

（出所：総務経営課より入手した財務会計システムの仕訳データを加工転記）

上図の A は長期前受金期末残高にかかる収益化金額 76, 524, 336 円であり、B は期中にて除却した固定資産にかかる収益化金額 381, 197 円である。

下図は総務経営課より入手した固定資産台帳より出力した長期前受金収益合計書 PDF ファイルである。

長期前受金収益化合計書							
北九州市交通事業会計		令和 5年度		令和 6年 7月25日 10時54分 PAGE : 1			
科 目	年度当初現在高 当初取得価額	当年度増加額 当年度減少額	年度末現在高	年度当初 収益化累計額	今年度収益化額 今年度減少額	収益化累計額	年度末残高
国補助金	365,327,000	0	365,327,000	95,604,760	69,475,447	165,080,207	200,246,793
補助金等	7,039,000	74,360,560	81,399,560	3,116,078	834,609	3,950,687	77,448,873
停留場整備費補助金	11,663,719	0	11,528,339	11,080,609	0	10,951,997	576,342
車両購入費	273,269,905	0	272,460,793	259,606,421	0	258,837,763	13,623,030
運輸事業振興助成交付金	85,249,138	1,660,000	86,873,138	72,708,542	1,864,068	74,538,410	12,334,728
バス利用促進等	17,120,000	0	15,520,000	16,264,000	0	14,744,000	776,000
負担金	1,265,000	0	1,265,000	1,201,750	0	1,201,750	63,250
受贈財産評価額	86,314,658	3,020,000	89,334,658	60,465,732	4,142,638	64,608,370	24,726,288
寄附金	350,000	0	350,000	332,500	0	332,500	17,500
保険差益	6,619,101	989,516	7,208,617	5,261,453	207,574	5,321,202	1,887,415
未整理（移行用）	0	0	0	0	0	0	0
合計	854,217,821	80,030,076	931,267,105	825,641,845	76,524,336	599,566,886	331,700,219

上図の PDF ファイルのうち、赤点線枠の金額 76, 524, 336 円であり、財務会計システムより出力した仕訳金額合計 A と一致する。

青点線枠の金額 取得価額の当年度減少額 2, 980, 492 円-収益化額の当年度減少額 2, 599, 295 円 = 381, 197 円であり、財務会計システムより出力した仕訳金額合計 B と一致する。

黄色点線枠の金額 年度末現在高 931, 267, 105 円 収益化累計額 599, 566, 886 円 年度末残高 331, 700, 219 円であり、貸借対照表の繰延収益 長期前受金 931, 267, 105 円 収益化累計額 599, 566, 886 円 繰延収益合計 331, 700, 219 円と一致する。

上図の金額を使用して貸借対照表、損益計算書の金額を総務経営課経理担当者は照合確認している。

【監査手続-仕訳金額と根拠データ金額の照合、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

(4) 営業外費用

主として金融財務活動に要する費用および事業の経常的活動以外の活動によって生じる費用で、借入金の支払利息あるいは取扱諸費、繰延資産償却費およびその他の雑支出がこれにあたる。

交通局における営業外費用の5カ年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

	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
2_営業外費用					
1_支払利息及び企業債取扱諸費	79	50	37	44	168
2_雑支出	355	5,499	38,286	6,421	15,302
2_営業外費用 集計	434	5,549	38,324	6,465	15,469

① 支払利息および企業債取扱諸費

支払利息および企業債取扱諸費は、企業債にかかる償還利息が計上される。

交通局における償還利息の内訳明細は下図のとおりである。

(単位：円)

取引先名	起債年度	計上期	金額
西京銀行	令和 4 年度	上期	69,219
		下期	68,466
福岡銀行	平成 30 年度	上期	4,436
		下期	2,193
	令和 2 年度	上期	1,834
		下期	1,495
西日本シティ銀行	令和元年度	上期	831
		下期	617
	令和 3 年度	上期	10,035
		下期	8,638
合計			167,764

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム仕訳データを転記)

【監査手続-仕訳の通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

なお、上図の金額を北九州市の財政課より入手している公債台帳に掲載された利息金額と照合した結果、計上期および金額は一致していた。

② 雑支出

交通局における雑支出の内訳明細は下図のとおりである。

(単位：円)

No	件名名称	金額
1	令和5年度消費税確定処理③	14,517,407
2	令和4年度おでかけ交通助成金（運行支援助成）の補てん	779,000
3	定期外 令和5年6月14日不足金分（向田営業所）	5,000
4	定期 折尾案内所 令和5年4月23日不足金分	100
合計		15,301,507

(出所：総務経営課より入手した財務会計システム仕訳データを転記)

令和 5 年度消費税確定処理 14,517,407 円は、消費税確定処理分の金額を雑支出として処理している。

令和 4 年度おでかけ交通助成金（運行支援助成）の補てん 779,000 円は、令和 4 年度末までに通知を受領した金額と、実際に令和 5 年度内で入金された金額との差異を雑支出として計上している。よって、実際に入金された金額は通知されていた金額よりも少なかった。

向田営業所、折尾案内所で発生した現金不足 5,000 円と 100 円を雑支出で処理している。

なお、交通局では、「窓口業務で金銭収受を行う際の確認の徹底について」（令和 4 年 3 月 31 日付け）を通知しており、また、「窓口業務でのマニュアル遵守について」（令和 4 年 6 月 23 日付け）で改めて通知している。

1 nimoca 端末から出力されるレシートに「お預り・お釣り」のゴム印を押して記入し、内容を確認してからお客様にお渡しする。

（参考）新規購入の場合

- ① nimoca 端末で処理後に印刷される「レシート」に、「預り金・釣銭ゴム印」を押し、金額を記入する。
- ② 「nimoca カード」「お釣り」「レシート」の準備ができた後、お客様に「レシート」を見せながら金額部分にチェックを入れ、間違いがないことをお客様と確認する。

お預り	10,000 円	✓
お釣り	無・円	8,000 円 ✓

ご利用明細

[カード発売]

カード番号 NR***-*****-9999

チャージ 1,500 円 ✓

デビット 500 円 ✓

ご利用ありがとうございます。

2 定期券の販売時は、「交通局記入欄」の「運賃」「デビット」「預り金」「お釣り」を、必ず、お客様へお釣りや処理後の nimoca を渡す前に記入する。

（参考）通勤定期券購入の場合

- ① お客様から「申込書」「nimoca」を預かる。
- ② nimoca 端末入力。
- ③ 「申込書」の交通局記入欄（カード番号、運賃、デビット、合計、預り金、お釣り）を記入する。
- ④ 端末から印刷される「レシート」に、「預り金・釣銭ゴム印」を押し、金額を記入する。
- ⑤ 「nimoca カード」「お釣り」「レシート」の準備ができた後、お客様に「申込書」と「レシート」を見せながら、適用区間、適用期間や金額部分にチェックを入れ、間違いがないことをお客様と確認する。

定期券購入申込書

（交通局記入欄）		運賃	✓	63,880
		デビット	✓	0
		合計	✓	63,880
カード 番号	✓ NR999 9999 9999 9999	預り金	✓	65,380
		お釣り	✓	1,500

お預り	65,380 円	✓
お釣り	無・円	1,500 円 ✓

ご利用明細

[カード発売]

カード番号 NR***-*****-9999

定期券代 63,880 円 ✓

ご利用ありがとうございます。

（出所：総務経営課より入手した「窓口業務で金銭収受を行う際の確認の徹底」（令和 4 年 3 月 31 日付け）を転記）

令和 5 年度に発生した現金不足 5,000 円と 100 円については、発生原因、原因に対する対策などが記載された報告書を作成して交通局内にて回覧されている。

【監査手続-仕訳の通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

(5) 特別利益

営業収益と営業外収益の分類は、当期の経常的な収益にかかるものであるが、この他に当年度の経常的な損益計算に算入されない特別利益に属するものがある。この特別利益の主なものは固定資産の売却益と過年度損益修正の収益である。

なお、特別利益に属する項目であっても、金額の僅少なものとまたは毎期経常的に発生するものは営業収益または営業外収益に含めることができる（企業会計原則注解 12）。

交通局における特別利益の 5 年推移は下図のとおりである。

(単位：千円)

	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
3_特別利益					
1_固定資産売却益		141,139			
3_特別利益 集計		141,139			

上表のうち、令和 2 年度において計上した固定資産売却益は、高須団地、西団地の乗合バス用の折り返し用地を住宅メーカーへ売却した際に発生した金額である。

仕訳は下記のとおりである。なお、預り金は住宅メーカーより契約に係る保証金を預かった金額であり、土地の売買契約時に売却代金の一部として充当した。

(売買契約の締結時)

未収金	156,133,251 円	固定資産売却益	141,138,942 円
預り金	1,966,749 円	土地	16,961,058 円

(売買代金の入金時)

現金預金	156,133,251 円	未収金	156,133,251 円
------	---------------	-----	---------------

【監査手続-仕訳の通査、担当者への質問、関連資料の閲覧】

上記手続を実施した結果、指摘事項等は見受けられなかった。

【経理人材の体制構築と異動時期の適切性－意見】

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受け、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する。

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。