

令和6年度

仙台市包括外部監査結果報告書

交通局に関する財務事務の執行ならびに事業の管理について

令和 7 年 3 月

仙台市包括外部監査人

公認会計士

小川 高広

目次

第1	包括外部監査の概要	3
I	監査の種類	3
II	選定した特定の事件（テーマ）	3
III	事件を選定した理由	3
IV	監査の視点	4
V	主な監査手続	5
VI	監査の実施期間	6
VII	包括外部監査人及び補助者	6
VIII	利害関係	7
IX	その他	7
第2	監査の結果の概要	8
I	「監査の結果」及び「監査の意見」について	8
II	「監査の結果」及び「監査の意見」の一覧	8
第3	監査対象の概要	10
I	仙台市総合計画	10
II	沿革	13
III	交通局の事業概要	17
IV	交通局の組織	20
V	交通局の予算及び決算	22
VI	交通局の実施する事業	38
第4	包括外部監査の結果	53
I	自動車運送事業（市バス）	53
II	高速鉄道事業（地下鉄）	84
III	共通事項	111
IV	過去の指摘に関する改善状況	126

第1 包括外部監査の概要

I 監査の種類

地方自治法(昭和 22 年法律第 67 号。以下「法」という。)第 252 条の 37 第 1 項の規定に基づく包括外部監査である。

II 選定した特定の事件(テーマ)

1 監査テーマ

交通局に関する財務事務の執行ならびに事業の管理について

2 監査の対象期間

原則として令和 5 年度(必要に応じて他年度についても対象とする。)

3 監査対象の範囲

(1)対象とする部局等

交通局

総務部

自動車部

鉄道管理部

鉄道技術部

(2)対象とした事務等

監査の対象は、交通局に関する財務事務の執行ならびに事業の管理

III 事件を選定した理由

公共交通は都市機能の維持と市民生活の質の向上に不可欠な役割を果たしている。仙台市においては、令和 4 年度に市バスが開業 80 周年、地下鉄が 35 周年を迎え、市民にとって必要不可欠な存在となっている。一方、人口動態の変化、労働環境の変化、環境問題、技術革新などの課題に直面している。特に、生産年齢人口の減少と少子高齢化は、乗車人員の減少と収益性の低下を招いており、新型コロナウイルス感染症の流行は公共交通への依存度を一層低下させ、これらの要因は、運賃収入の減少を招き、経営の持続可能性のリスクが高まっている。

具体的には、自動車運送事業(市バス)では、昭和 55 年度の乗車人員ピーク時の約 3 分の 1 にあたる令和元年度の 3,757 万人まで減少し、乗車料収入も半減している。これにより、平成 19 年度以降は純損失が続き、資金不足に陥っている。高速鉄道事業(地下鉄)も、東西線開業に伴う費用増加で平成 28 年度以降赤字が続き、企業債残高も多額に計上されている。令和 4 年度の損益は両事業とも赤字が続き、剰余金残高は高速鉄道事業で△92,561 百万円、自動車運送事業で△7,168 百万円となっている。令和 4 年度の他会計補

助金は、高速鉄道事業には 299 百万円、自動車運送事業には 3,367 百万円が投じられている。高速鉄道事業においては、令和 4 年度の企業債残高が 119,335 百万円、他会計借入金が 11,353 百万円と多額に上り、返済も開始されている。かつ、高速鉄道事業の南北線に関しては、老朽化に伴い、施設の更新時期を迎えている。

これに対して、仙台市交通局は、「仙台市総合計画」を上位計画に、自動車運送事業と高速鉄道事業の厳しい経営状況に対応し、その持続可能性を確保するために、10 年間の経営方針等をまとめた、「仙台市交通事業経営計画 2021・2030(令和 3～12 年度)」を策定している。計画では、以下の「経営の基本方針」と「4 つの戦略」を掲げて課題に対応している。

「経営の基本方針」

(両事業共通) 生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染症の影響下でも、安全・安心を最優先にしながら、便利で快適なサービスを提供し、持続可能な公営企業を目指します。

(自動車運送事業) 運行効率の低い路線の見直しと適正な運賃設定を通じて、中長期的な安定経営を目指します。

(高速鉄道事業) 大規模な資本的支出に備え、投資の選択と集中を行い、増客・増収を図りながら、中長期的な安定経営を目指します。

「4 つの戦略」

安全・安心の推進

快適なお客さまサービスの提供

まちづくりへの貢献

持続可能な経営の確保

公共交通は多額の欠損金と企業債を抱え、少子高齢化の進行と共に市民の足としての維持が課題となっており、今後も安心して、継続的に利用できるのかといった観点などから市民の関心も高く、他地域でも活発に議論されているテーマである。

過去には高速鉄道事業が平成 14 年度、自動車事業が平成 11 年度及び平成 30 年度に監査テーマとして取り上げられたが、経営環境は急速に変化している。このため、交通局の事業及び周辺事業を監査テーマとして選定し、財務事務が法規に則り、経済性・効率性・有効性を追求して執行されているか、事業が適切に管理されているかを検証することは、非常に有意義であると判断した。

IV 監査の視点

監査の視点は、以下のとおりである。

(a)財務事務が法令、規則等に準拠して適正に実施されているか

(b)事務が経済性・効率性・有効性を重視して実施されているか

- (c)施策の検証体制、事業評価の体制は適切に機能しているか
- (d)計画から実行までの間に変更が生じた場合に非効率や無駄は生じていないか
- (e)社会通念上適正に実施されているか
- (f)関連事業を行う部署との連携は適切に行われているか
- (g)外郭団体の管理は適切に行われているか

より具体的には、以下の項目

- ・自動車運送事業及び高速鉄道事業に関する収入・支出状況に関する内部統制の整備状況は適切に行われているか
- ・自動車運送事業及び高速鉄道事業に関連した施設の維持・修繕計画等の進捗管理は適切に行われているか
- ・施設・設備・備品等の現物管理や債権管理、情報管理が適切に行われているか
- ・契約事務は適切に行われているか
- ・事業計画等は地域公共交通に関連する事業(公共交通利用促進事業や仙台 MaaS 推進事業等)と適切な連携が行われているか
- ・外郭団体である仙台交通株式会社への委託事務及び管理が適切に行われているか
- ・情報システムの整備運用状況は適切に行われているか
- ・過去の監査結果に対する措置状況はどうか

V 主な監査手続

1 概要の把握

交通局の組織、人員、財務等について概要を把握するため、交通事業の状況及び課題等について担当者への質問及び関連する文書等の閲覧を行った。

2 監査対象とした交通局の各部署の担当者への質問及び文書等の査閲

交通局の財務に関する事務手続について、各所管部署の担当者への質問並びに関連する帳簿、証拠資料及び文書等の閲覧を行った。

以下の各部署に対して監査を実施した。

総務部

- ・総務課
- ・経営企画課
- ・財務課

自動車部

- ・輸送企画課
- ・運輸サービス課

- ・整備課
- ・営業所(川内・長町・実沢)

鉄道管理部

- ・営業課
- ・安全推進課
- ・駅務サービス課
- ・運転課
- ・総合指令所

鉄道技術部

- ・施設課
- ・車両課
- ・電気課
- ・管理事務所(富沢・荒井)

3 過去の包括外部監査における指摘事項に対する交通局の措置状況の把握及び検討

過去に実施された包括外部監査において交通局に関連した指摘事項に対する措置状況について、各所管部署等の担当者への質問及び関連する証拠資料及び文書等の閲覧を行った。

VI 監査の実施期間

令和6年8月5日から令和7年3月18日まで

VII 包括外部監査人及び補助者

1 包括外部監査人

公認会計士	小川 高広
-------	-------

2 補助者

公認会計士	高嶋 清彦
公認会計士	浜田 陽介
公認会計士	森谷 哲也
公認会計士	大坪 秀憲
公認会計士	大田 栄吉
公認会計士	高倉 満
公認会計士	夏井 翌
公認会計士	野本 裕子
公認会計士	山田 晟良
日本公認会計士協会準会員	小林 研人

VIII 利害関係

包括外部監査の対象となった事件につき、市と包括外部監査人及び補助者との間には、法第 252 条の 29 に規定する利害関係はない。

IX その他

報告書中の表の内訳金額については、端数処理の関係で合計金額と一致しない場合がある。また、文中に数値を引用した場合にも端数処理の関係で金額が一致しない場合がある。

第2 監査の結果の概要

I 「監査の結果」及び「監査の意見」について

監査の結果

今後、仙台市において何らかの措置が必要であると認められる事項である。主に、合规性に関すること(法令、条例、規則、規程、要綱等に抵触する事項)となるが、経済性、効率性及び有効性の観点からの結論のうち、監査人が措置を必要とする事項についても含めている。

なお、監査の結果については、文中においては「指摘」と表記している。

監査の意見

「監査の結果」には該当しないが、経済性・効率性・有効性の視点から、施策や事務事業の運営の合理化のために、包括外部監査人として改善を要望するものであり、仙台市がこの意見を受けて、何らかの対応を行うことを期待するものである。

II 「監査の結果」及び「監査の意見」の一覧

「指摘」及び「意見」の件数は以下のとおりである。

(図表 1 「指摘」及び「意見」の件数及び区分)

項 目	区 分	
	指摘	意見
I 自動車運送事業(市バス)	1 件	16 件
II 高速鉄道事業(地下鉄)	2 件	12 件
III 共通	2 件	10 件
IV 過年の指摘に関する改善状況について	0 件	1 件
合 計	5 件	39 件

また、監査の内容と「指摘」及び「意見」の区分は以下のとおりである。

(図表 2 監査の内容及び「指摘」「意見」の区分)

監査の内容	区 分		ページ
	指摘	意見	
I 自動車運送事業(市バス)			
・乗車料収入の予測について		○	56
・地域交通転換の計画について		○	58
・地域住民への情報提供について		○	59
・人件費の見積もりについて		○	60
・経費等見積もりについて		○	61
・単年度損益の黒字化、累積損失の解消について		○	70
・運賃の改定について		○	71
・バス事業の民間への譲渡について		○	73
・営業所名の付された固定資産の台帳管理について		○	76

監査の内容	区 分		ページ
	指摘	意見	
・期末日における固定資産の実地照合について	○		76
・固定資産台帳と現物との照合可能な管理方法について		○	77
・貯蔵品の管理及び計上について		○	78
・バスのつり銭の管理について		○	79
・定期券販売の現金回収について		○	80
・「(平成 28 年4月1日)事業用自動車の不用決定について」における新車購入価格の更新について		○	82
・中古車購入時における新車購入時との維持管理費用を含めた総費用比較の実施について		○	83
・安全管理施策の目標値の設定について		○	84
Ⅱ 高速鉄道事業(地下鉄)			
・乗車料収入の予測について		○	90
・人件費の見積もりについて		○	92
・経費等見積もりについて		○	93
・単年度損益の黒字化、累積損失の解消について		○	96
・固定資産台帳と現物との照合可能な管理方法について		○	99
・固定資産台帳の登録と除却時の処理について		○	101
・貯蔵品の管理及び計上について		○	102
・駅務室大金庫の鍵の保管及び引継ぎについて	○		103
・駅業務マニュアルの引継ぎに関する記載について		○	103
・売上金回収業務の外部委託の検討について		○	105
・車両廃棄の具体的な計画立案及び予算の確保について		○	107
・建設改良費の繰り越しについて		○	109
・決裁書の記載について	○		110
・ヒヤリハット事例の傾向分析について		○	111
Ⅲ 共通事項			
・変更契約時の受注者見積書等の徴取について		○	113
・昇降機等保守点検業務に係る特命随意契約とした理由について		○	114
・委託業務契約における契約の履行を確認するための検査及び支出手続について		○	115
・高ストレスと判定された職員のケアについて		○	118
・36 協定の遵守状況について		○	119
・減損会計の検討について	○		121
・遊休固定資産の取扱いについて		○	122
・固定資産台帳の登録状況について		○	122
・定期券販売の会計処理について		○	123
・会計伝票の押印漏れについて	○		124
・苦情処理の一元管理について		○	125
・システムの管理について		○	125
Ⅳ 過去の指摘に関する改善状況			
・過去措置の周知について		○	141

第3 監査対象の概要

I 仙台市総合計画

1. 「仙台市基本計画 2021－2030」における交通事業

令和 3 年 3 月に策定された「仙台市基本計画 2021－2030」では、「挑戦を続ける、新たな杜の都へ～“The Greenest City”SENDAI～」をスローガンに掲げ、将来人口が減少することを前提に、仙台が持つ強みを活かし、協働と挑戦を重ねながら、新しい価値を創造していく姿勢こそが大切であるという考えのもと、これからのまちづくりを進めるにあたっての方針を提示している。

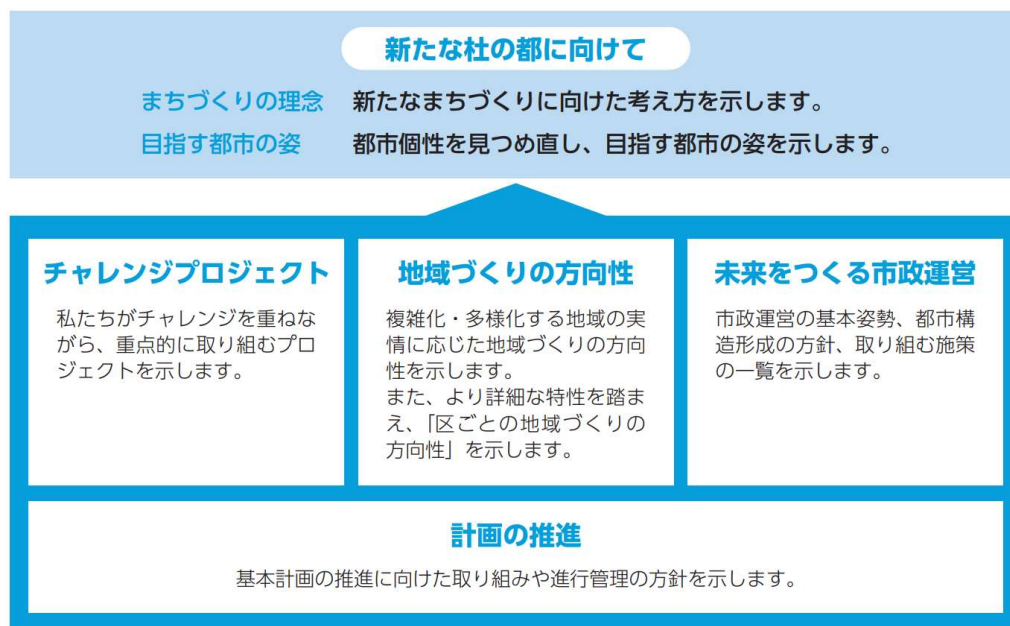
まず、「新たな杜の都に向けて」では「まちづくりの理念」として、新たなまちづくりに向けた考え方を示している。そして、これまで培ってきた仙台の都市個性を見つめ直し、それぞれの都市個性を深化させた「目指す都市の姿」を掲げている。

次に、「チャレンジプロジェクト」では、仙台市民が知恵や技術を持ち寄ってチャレンジを続けながら、重点的に取り組むプロジェクトを示している。また、「地域づくりの方向性」では、複雑化・多様化する地域の実情に応じた地域づくりの方向性を示すとともに、地域のより詳細な特性を踏まえ、「区ごとの地域づくりの方向性」を示している。

「未来をつくる市政運営」では、市政運営の基本姿勢や都市構造形成の方針、仙台市役所が多様な主体との協働などを通じて取り組む施策を示している。最後に、「計画の推進」では、基本計画の推進に向けた取り組みや進行管理の方針を示している。

(図表 3 総合計画の構成図)

<構成図>



(出典:仙台市基本計画 2021－2030)

3. 将来の交通体系のイメージを達成するための施策

「創造性と可能性が開くまちへ」を実現するため、都市機能に関して「鉄道沿線のまちづくりを推進する」という施策がある。そこには、3つの観点から施策が定められている。

(1) 都市機能

交通利便性が高く、地域におけるまちづくりの中心となりうる鉄道駅がある JR 等の鉄道沿線においては、鉄道駅を中心に生活環境の充実を図る都市機能を集積する。

(2) 市街地整備

鉄道駅を中心に土地区画整理事業などにより、都市基盤の整備を行い、暮らしの質の向上や交流・賑わいの創出を図る。

(3) 居住

公共交通の利便性や暮らしに必要な都市機能を活かした生活環境の充実を図りながら、居住の促進を図る。

4. 仙台市実施計画 2024－2026

市のまちづくりの指針である「仙台市基本計画 2021－2030」に掲げるまちづくりの理念、目指す都市の姿及びその実現に向けた取り組みの方向性に基づき、基本計画の着実な推進と実効性の確保を図るために、「仙台市実施計画 2024－2026」を策定し、市が3年間に取り組む具体的な目標と事業を定めている。

このうち、公共交通に係る事業は、下記のとおりである。

(1) 市バス・地下鉄の脱炭素化推進事業(交通局)

温室効果ガスの削減やエネルギー価格高騰に対応するため、路線バスへの非化石エネルギー車の導入や地下鉄施設内照明の LED 化等、市バス・地下鉄事業における脱炭素化の取り組みを推進する。

(2) 交通輸送サービス向上事業(交通局)

利用者の利便性・快適性の向上を図るとともに、高齢者や子育て世代、障害者等が利用しやすく、ひとにやさしい公共交通を実現するため、バリアフリー化等の環境整備と改善を進める。

(3) 公共交通利用促進事業(都市整備局 公共交通推進課)

質の高い公共交通を中心とした持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、市民や事業者とともに、公共交通の利便性向上や利用促進等に取り組む。

－利用者に分かりやすい等間隔運行や複数事業者が運行する路線のダイヤ調整に取り組むとともに、フィーダー区間と鉄道との乗り継ぎがしやすいダイヤ設定や路線バスの待合環境の向上に取り組む。

－学生の移動支援と公共交通の利用促進を図る制度を導入するとともに、さらなる利便性向上を図るための運賃制度・支援制度について検討する。

－大学と連携して学生向け交通情報マップの作成支援を行うほか、交通事業者等と連携し転入者へ公共交通に関する情報提供を行う等、協働によるモビリティ・マネジメントを推進

する。

－公共交通の利用方法や利便性への理解を深める PR イベント等を実施する。

(4) 地域交通運行確保・運行支援事業(都市整備局 地域交通推進課)

市民が暮らしやすいと感じるまちを実現するため、地域主体による地域交通(乗合タクシー)の導入等、地域に根差した持続可能な移動手段の確保に向けた取り組みを進める。

－公共交通のサービスレベルが低い地域等において、地元の住民組織等が主体的に携わる地域交通の導入を支援する。

－地域交通の導入・維持にあたっては、住民、バス事業者、行政の三者で意見交換をしながら、路線バスと地域交通の適切な役割分担について検討した上で、具体的な運行計画の検討・試験運行等への支援を行う。

－宮城野区燕沢地区や太白区坪沼地区等の、住民組織が主体となって運営している地域交通(本格運行)の維持を支援する。

(5) 都市交通生活推進事業(都市整備局 交通政策課)

都市経済や広域的な交流等の多様で活発な都市活動を支えるため、広域交通拠点の強化に取り組むとともに、過度な自動車依存を抑制し、公共交通を中心とした移動を促進するため、公共交通の利用しやすさの向上を図る。

－都心部において、居心地が良く歩きたくなる歩行者空間の創出や公共交通や自転車等を利用した快適な移動環境の整備を進める。

－仙台駅周辺の高速バス乗降場の集約による交通結節機能の強化、東口の新設バスパーズとの連携強化、仙台駅東側で高まる高速バス需要への対応や観光ゲートウェイ機能強化に向けて、国と連携して仙台駅近接の公共交通バスターミナル整備の検討を進める。

－交通結節駅における乗り継ぎの利便性が向上するよう、泉中央駅を含む泉中央地区における交通環境の改善や福田町駅のバリアフリー化に伴う駅周辺施設の整備を進める。

(6) 交通事業の経営改善事業(交通局 経営企画課)

持続可能な経営基盤を確保し、安全・安心と快適なサービスを提供し続けるため、交通事業のさらなる経営改善に向けた取り組みを行う。

－長期化した新型コロナウイルス感染症と新しい生活様式の定着等により、令和3年3月に策定した「仙台市交通事業経営計画」における見通しと実際の状況とに乖離が生じたことから、同計画の見直しを行う。

－見直しにあたっては、交通事業、経営学等の有識者で構成された「仙台市交通事業経営検討委員会」(令和5年7月設置)からの意見をいただきながら、収支見通しの見直しやバス運賃改定幅の再検討等、新たな経営改善策の実施に向けた検討を行う。

II 沿革

仙台市交通事業の沿革－仙台市交通事業のあゆみ－は、下記のとおりである。

《 大正 》 15.11.25	市電開通 (3.3km)
《 昭和 》 3.3.28 3.4.8 11.12.11 12.10.25 16.10.10 17. 8.21 20. 8.20 23. 5. 5 24. 4.22 27. 4.20 40. 7. 1 42.11. 7 44. 3.31 51. 3.31 56. 5. 7 56. 6.10 61. 9.26 62. 1.30 62. 7.14 62. 7.15 63. 7.22 63. 9.20	市電循環線全線開通 (6.0km) 市電芭蕉の辻線開通 (0.3km) 市電長町線全線開通 (4.2km) 市電北仙台線全線開通 (1.2km) 市電八幡町線全線開通 (1.6km) 市営バス営業開始 (仙台市街自動車KKを買収) 市電芭蕉の辻線廃止 終戦を迎え、市電全線で運転再開市電原町線全線開通 (3.0km) トレーラーバス運行開始 市内定期観光バス運行開始 市交通事業局を交通局に改称し、電車部と自動車部を新設 ワンマンバス運行開始 (台原、川内、循環線) 市電ワンマンカー運行開始 (原町循環線) 市電北仙台線廃止 市電廃止、市電終業記念式典挙行 地下鉄南北線工事起工式 仙台駅西口バスプール (現: 西口バスターミナル) 供用開始 地下鉄南北線全線レール締結式 地下鉄南北線全線試運転開始 グリーンバス廃止 地下鉄南北線開業 (13.59km) 八乙女～泉中央間延伸の鉄道事業免許 フリーバス運行開始
《 平成 》 元. 11. 9 2. 3. 5 3. 4.25 4.1.16 3. 1 7.15 10.10 11.5 11.20 5. 4. 3 5. 7.27 6. 9.15 8. 4. 1 10. 11.21 11. 3.29 12. 3. 5 14. 2. 1	八乙女～泉中央間延伸工事起工式 市バス市内均一制廃止、対キロ区間制全線採用 市電保存館開館 バス土曜・休日ダイヤ実施 市バス・地下鉄の運賃改定を実施 八乙女～泉中央間開通 (1.18km) 泉中央駅ビルオープン リフト付きバス運行開始 ハイブリッドバス運行開始 地下鉄ダイヤ改正 (土曜ダイヤ新設) ギャラリーバス運行開始 バス・地下鉄でプリペイドカードシステムの供用開始 敬老乗車証・ふれあい乗車証カード化 超低床バス (ワンステップバス) 運行開始 超低床バス (ノンステップバス) 運行開始 CNGバス (天然ガス燃料) 運行開始 ※令和3年度末で運行終了 都心バス 100 円均一運賃制度 (100 円パッ区) 試行実施

16. 3.29	宮城学院線など 2 路線 6 系統を宮城交通(株)に路線移譲
7.17	JR・宮城交通と共同で 2 日間フリーパス「仙台まるごとパス」実施
17. 4. 1	宮城球場へのシャトルバス運行開始
18. 4. 1	白沢出張所におけるバス運転業務等についてジェイアールバス東北(株)に委託 バスロケーションシステム「どこバス仙台」運用開始
11.1	地下鉄東西線の本体土木工事着手
19. 3.17	空港バス廃止
3.23	新型ハイブリッドバス運行開始
20. 4. 1	岡田出張所におけるバス運転業務等について宮城交通(株)に委託 地下鉄「土・日・休日一日乗車券」発売開始
20. 9.16	降雨降雪日の通学時間帯に一部路線を増発する“レイニーバス”の運行開始(～ 27.12.4)
10. 1	「学都仙台 市バス(＋地下鉄)フリーパス」実証実験実施(～22.3.31)
21. 4. 1	七北田出張所におけるバス運転業務等についてジェイアールバス東北(株)に委託
10.26	地下鉄東西線青葉山トンネル到達式の開催
22. 4. 1	経路・運賃等検索システム「せんだい市バス・地下鉄ナビ」運用開始
23. 3.11	【東日本大震災発生】
4. 1	白沢出張所におけるバス運転業務等についてジェイアールバス東北(株)に委託(更 新)
6. 1	東仙台営業所におけるバス運転業務等について宮城交通(株)に委託(委託業務量 の拡大に伴い、委託事業所を新寺出張所から変更。新寺出張所は直営化。)
24. 4. 1	東仙台営業所及び新寺出張所におけるバス運転業務等について宮城交通(株)に 委託
25. 7.17	地下鉄東西線のトンネル全線貫通
7.30	地下鉄東西線駅名の市民意見募集(25.7.30～25.8.31)
11. 8	ICカード乗車券の名称を「イクスカ」に決定
12.24	地下鉄東西線の正式駅名公表
26. 2.26	ICカード乗車券 icsca(イクスカ)のデザイン決定
4. 1	七北田出張所におけるバス運転業務等についてジェイアールバス東北(株)に委託
9.29	地下鉄東西線車両の第 1 編成(4 両編成)を荒井車両基地に搬入
12. 6	地下鉄南北線でICカード乗車券 icsca サービス開始
27. 4. 1	東仙台営業所におけるバス運転業務等について宮城交通(株)に委託(更新)
7.29	地下鉄南北線における 4 駅の駅業務を(株)セノンに委託
8.10	地下鉄東西線における 9 駅の駅業務を ALSOK 宮城(株)に委託
12. 6	地下鉄東西線開業(13.90km) 市バス・地下鉄東西線で icsca サービス開始 霞の目営業所における運転業務等について宮城交通(株)に委託

28. 2. 1	IC カード化したふれあい乗車証の運用開始
3.26	仙台 Suica エリアで icsca と Suica (Suica と相互利用している交通系 IC カードを含む)との相互利用開始
4. 1	白沢出張所におけるバス運転業務等についてジェイアールバス東北(株)に委託(更新)
10. 1	ICカード化した敬老乗車証の運用開始
10.31	プリペイドカードシステム(磁気カード)の利用停止
29. 12.21	地下鉄東西線が平成 29 年度バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進功労者内閣総理大臣表彰を受賞
30. 4. 1	霞の目営業所におけるバス運転業務等について宮城交通(株)に委託(更新) 地下鉄南北線五橋駅の駅業務を(株)セノンに委託 地下鉄東西線大町西公園駅の駅業務を ALSOK 宮城(株)に委託
31. 3.29	交通局公式 Twitter(現 X)開設
4. 1	七北田出張所におけるバス運転業務等についてジェイアールバス東北(株)に委託(更新) 地下鉄南北線台原駅の駅業務を(株)セノンに委託
《 令和 》	
2. 4. 1	市バスダイヤ改正(減便等による運行効率の改善) 東仙台営業所におけるバス運転業務等について宮城交通(株)に委託(更新) 地下鉄南北線における 10 駅の駅業務を(株)セノンに委託(継続)
6. 1	計画運休の導入

－東日本大震災の被害状況及び主な対応状況－

23. 3.11	〈地震発生〉 平成 23 年 3 月 11 日午後 2 時 46 分 三陸沖を震源とする観測史上最大規模 (M9.0) の地震が発生。本市では宮城野区で震度 6 強を観測するとともに、東部地域においては津波による甚大な被害を受けた。 市バス :全線でいったん運行を停止。その後、安全を確認した路線で運行。 岡田出張所は津波により機能停止 地下鉄南北線:全線で運行を停止 地下鉄東西線:全工区の工事を中断
3.12	市バス :主要幹線路線について不定期ダイヤで運行を再開。 岡田出張所は霞の目営業所内で業務再開
3.14	地下鉄南北線:富沢駅～台原駅間で折り返し運転を再開。 不通区間の泉中央駅～台原 駅間は無料シャトルバスを運行
3.28	市バス :休日ダイヤでの運行に切替
4.18	市バス :通常ダイヤでの運行に切替
4.29	地下鉄南北線:全線通常ダイヤでの運行を再開
6.20	地下鉄東西線:各工区順次工事再開
24. 4. 1	市バス :岡田出張所の機能を新寺出張所へ移管

Ⅲ 交通局の事業概要

1. 自動車運送事業

(1) 車両

市で保有する車両は、下記のとおりである。

用途	車種	車両数	備考
乗 合	大型一般車	5 両	
	大型ワンステップ車	16 両	
	大型ノンステップ車	401 両	うちハイブリッド車 9 両
	中型一般車	0 両	
	中型ワンステップ車	0 両	
	中型ノンステップ車	28 両	
	小型ノンステップ車	4 両	
	るーぶるバス	8 両	ワンステップ車 2 両・ノンステップ車 6 両

(2) 路線

市で保有する路線は、下記のとおりである。

認可路線……………565.62km

営業路線……………565.13km

運転系統数……………236 系統(平均系統長 11.7km)

停留所数……………1,075 か所(停留所間平均距離 526m)

停留所標識数……………2,050 基(降車用標識は除く)

(内訳)

電照式……………357 基

平型……………230 基

可動式……………1,334 基

屋内内照式……………6 基

ソーラー式……………13 基

広告付……………110 基

(3) 営業区域

仙台市・多賀城市(高砂線[高橋地区]のみ)

2. 高速鉄道事業

(1) 地下鉄南北線

地下鉄南北線の事業概要は、下記のとおりである。

項目	内容
営業区間	泉中央～富沢
建設キロ	15.44km(地上部 3.75km、地下部 11.69km)
営業キロ	14.77km
駅数	17(地上駅 4、地下駅 13)
駅間距離	最長 1.52km(長町南～富沢) 最短 0.57km(広瀬通～仙台) 平均 0.92km
建設期間	昭和 55 年度～平成 4 年度
開業年月	昭和 62 年 7 月(八乙女～富沢)
延伸開業年月	平成 4 年 7 月(泉中央～八乙女)
建設費	2,437 億円
工法	開削、シールド、NATM、橋梁、高架橋
軌間	1,067mm
集電方式	直流 1,500V 架空線方式
車両基地	85,449 m ²
変電所	4 か所(八乙女、北仙台、土樋、長町南) 設備容量:変成設備 24,000kW、配電設備 19,500kVA
車両	定員:576 人／編成(144 人／両)4 両 21 編成 84 両 長さ:先頭車 21.75m、中間車 20.00m、幅:2.89m 高さ:4.04m
保安設備	車内信号速度制御式、列車無線、ATC(自動列車制御装置)、ATO(自動列車運転装置)、運行管理システム、可動式ホーム柵
駅舎	エスカレーター(全駅)、エレベーター(全駅)、駅冷房 1 駅(仙台)
駅務機器	自動券売機、自動精算機、自動改集札機(全駅)
運転本数	平日 157 本 朝ラッシュ時:3 分 00 秒～4 分 00 秒 夕ラッシュ時:5 分 00 秒～5 分 30 秒 ラッシュ時以外:8 分 00 秒～10 分 00 秒(早朝・深夜を除く) 土曜休日 113 本 朝ラッシュ時:8 分 00 秒 朝ラッシュ時以外:10 分 00 秒(早朝・深夜を除く)

(出典:令和 6 年度事業概要)

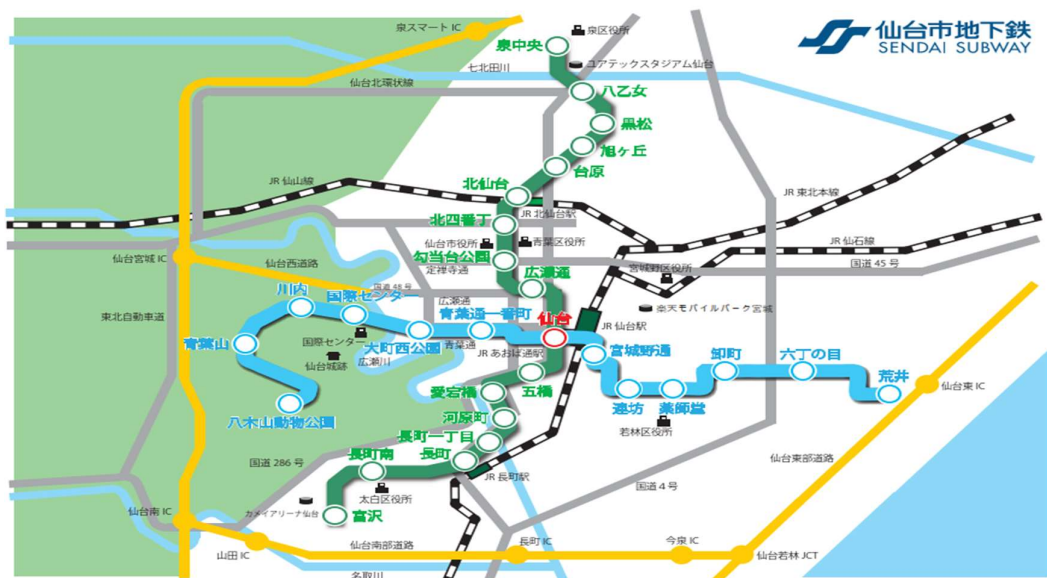
(2) 地下鉄東西線

地下鉄東西線の事業概要は、下記のとおりである。

項目	内容
営業区間	八木山動物公園～荒井
建設キロ	14.38km(地上部 0.60km、地下部 13.78km)
営業キロ	13.90km
駅数	13(地下駅)
駅間距離	最長 2.07km(八木山動物公園～青葉山) 最短 0.64km(川内～国際センター)

建設期間	平成 15 年度～平成 27 年度
開業年月	平成 27 年 12 月
建設費	2,327 億円
工法	開削、シールド、NATM、橋梁、高架橋
軌間	1,435mm
集電方式	直流 1,500V 架空線方式
車両基地	62,100 m ²
変電所	3 か所(青葉山、宮城野通、卸町) 設備容量:変成設備 18,000kW、配電設備 17,000kVA
車両	定員:388 人／編成(先頭車 92 人／両、中間車 102 人／両)4 両 15 編成 60 両 長さ:先頭車 16.75m、中間車 16.5m 幅:2.494m 高さ:先頭車 3.145m、中間車 3.14m
保安設備	車内信号速度制御式、列車無線、ATC(自動列車制御装置)、ATO(自動列車運転装置)、運行管理システム、可動式ホーム柵
駅舎	エスカレーター(全駅)、エレベーター(全駅)、駅冷房 2 駅(青葉通一番町、仙台)
駅務機器	自動券売機、自動精算機、自動改集札機(全駅)
運転本数	平日 140 本 朝ラッシュ時:5 分 00 秒～6 分 00 秒 夕ラッシュ時:6 分 00 秒 ラッシュ時以外:8 分 00 秒～10 分 00 秒(早朝・深夜を除く) 土曜休日 112 本 朝ラッシュ時:8 分 00 秒 朝ラッシュ時以外:10 分 00 秒(早朝・深夜を除く)

(図表 5 仙台市地下鉄路線図)



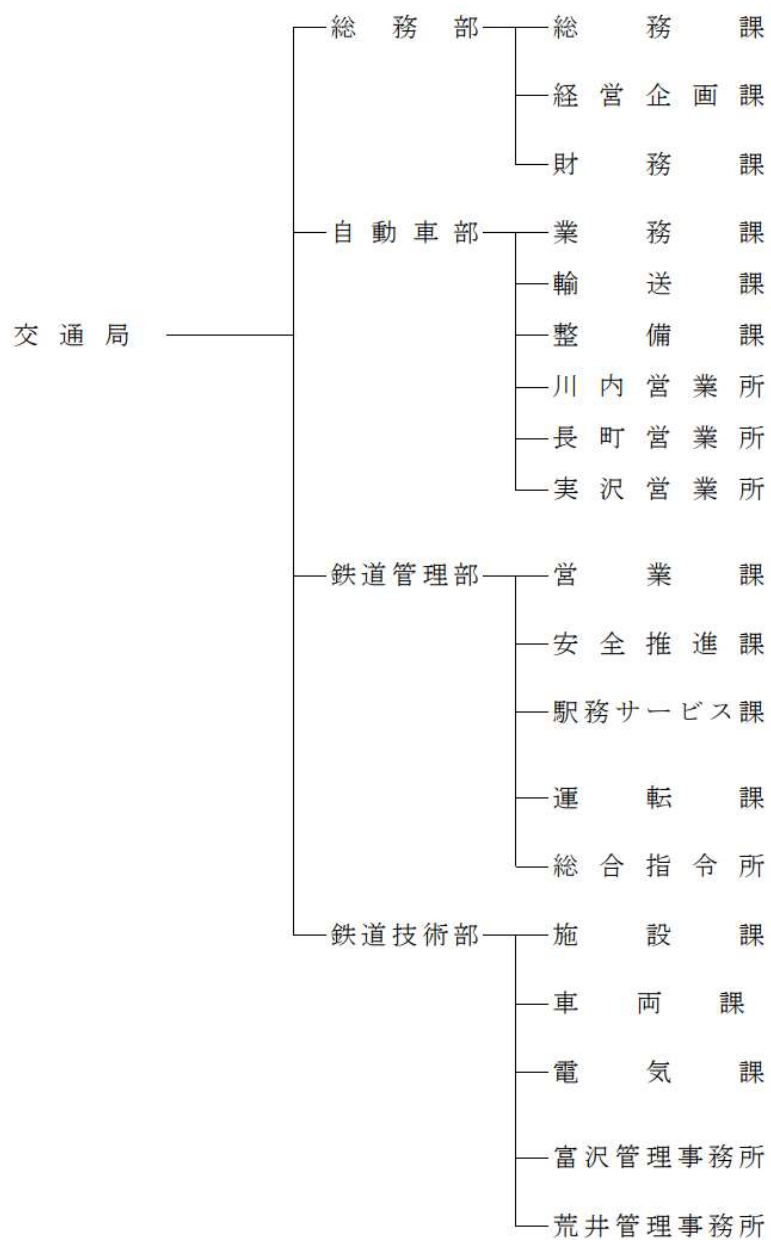
(出典:交通局 HP「路線図・駅情報」)

IV 交通局の組織

1. 交通局の組織

交通局の組織図は、下記のとおりである。

(図表 6 令和 5 年度交通局組織図)



(出典: 交通局 HP「仙台市交通局事業概要」)

交通局の職員数の推移は、下記のとおりである。

(図表 7 交通局職員数の推移)

(各年度とも 4 月 1 日現在)

	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度
理事-次長(※)	1	2	2	2	3
総務部	49	50	51	54	57
自動車部	321	321	320	327	336
鉄道管理部	274	268	270	275	279
鉄道技術部	123	122	123	125	124
総計	768	763	766	783	799

※ 部長職を兼務している場合は各部に含む

(出典:交通局 HP「仙台市交通局事業概要」)

V 交通局の予算及び決算

1. 交通局の当初予算

過去 3 年間(令和 3 年度～令和 5 年度)における交通局各会計の当初予算は、下記のとおりである。

(1) 自動車運送事業会計

(単位:千円)

区分	令和 5 年度	令和 4 年度	令和 3 年度
自動車運送事業収益	9,570,634	9,530,113	9,459,961
営業収益	6,368,636	6,494,805	6,409,938
営業外収益	3,201,988	3,035,298	3,050,013
特別利益	10	10	10
自動車運送事業費用	11,278,428	10,701,902	10,746,037
営業費用	11,184,200	10,604,004	10,659,850
営業外費用	44,218	47,888	36,177
特別損失	10	10	10
予備費	50,000	50,000	50,000
自動車運送事業資本的収入	2,558,697	1,407,573	1,396,700
企業債	2,321,000	1,183,000	1,010,000
出資金	171,000	162,000	323,000
他会計補助金	29,437	26,997	27,600
県補助金	8,000	8,500	8,500
国庫補助金	29,260	27,076	27,600
固定資産売却代金	-	-	-
自動車運送事業資本的支出	3,421,743	2,175,131	1,833,708
建設改良費	2,396,458	1,251,685	1,077,564
企業債償還金	993,275	891,436	724,134
投資	2,000	2,000	2,000
その他資本的支出	10	10	10
予備費	30,000	30,000	30,000

(2) 高速鉄道事業会計

(単位:千円)

区分	令和 5 年度	令和 4 年度	令和 3 年度
高速鉄道事業収益	22,261,029	21,873,869	21,399,590
営業収益	18,001,854	17,467,995	16,653,740
営業外収益	4,258,570	4,405,369	4,745,442
特別利益	605	505	408
高速鉄道事業費用	25,040,348	23,128,868	23,888,544
営業費用	23,086,546	21,022,211	21,664,992
営業外費用	1,903,792	2,056,647	2,173,542
特別損失	10	10	10
予備費	50,000	50,000	50,000
高速鉄道事業資本的収入	4,343,323	3,584,104	2,169,146

企業債	3,716,000	2,845,000	1,629,000
出資金	531,000	681,000	393,000
他会計補助金	91,668	58,104	147,146
その他資本的収入	4,655	-	-
国庫補助金	-	-	-
高速鉄道事業資本的支出	12,151,532	11,762,342	10,002,669
建設改良費	2,672,429	3,411,786	1,976,078
企業債償還金	9,448,993	8,320,446	7,996,481
投資	100	100	100
その他資本的支出	10	10	10
予備費	30,000	30,000	30,000

2. 交通局の決算

過去3年間(令和3年度～令和5年度)における交通局各会計の決算は、下記のとおりである。

(1) 自動車運送事業会計

(単位:千円)

区分	令和5年度	令和4年度	令和3年度
自動車運送事業収益	9,896,406	9,733,815	9,197,442
営業収益	6,729,015	6,259,513	5,734,019
営業外収益	3,166,510	3,465,973	3,458,637
特別利益	880	8,327	4,785
自動車運送事業費用	10,536,102	10,161,368	10,017,665
営業費用	10,523,663	10,151,771	10,005,145
営業外費用	10,764	9,596	12,519
特別損失	1,673	-	-
予備費	-	-	-
自動車運送事業資本的収入	1,714,776	1,122,876	1,082,031
企業債	1,536,000	955,000	748,000
出資金	171,000	162,000	321,427
他会計補助金	176	176	4,403
県補助金	7,600	4,581	4,500
国庫補助金	-	773	3,701
固定資産売却代金	-	345	-
自動車運送事業資本的支出	2,539,250	1,867,818	1,489,149
建設改良費	1,544,763	975,222	763,928
企業債償還金	993,273	891,433	724,133
投資	1,213	1,163	1,087
その他資本的支出	-	-	-
予備費	-	-	-

(2) 高速鉄道事業会計

(単位: 千円)

区分	令和 5 年度	令和 4 年度	令和 3 年度
高速鉄道事業収益	22,635,348	21,271,299	20,079,232
営業収益	18,416,992	16,899,410	15,276,603
営業外収益	4,216,374	4,364,257	4,739,458
特別利益	1,981	7,631	63,170
高速鉄道事業費用	23,164,103	22,692,677	22,751,469
営業費用	21,181,811	20,721,255	20,705,754
営業外費用	1,974,701	1,971,421	2,040,470
特別損失	7,590	-	5,244
予備費	-	-	-
高速鉄道事業資本的收入	4,154,280	2,491,448	1,976,716
企業債	3,534,000	1,978,000	1,502,000
出資金	489,000	463,000	356,000
他会計補助金	91,737	50,186	118,716
その他資本的收入	3,738	-	-
国庫補助金	35,805	261	-
高速鉄道事業資本的支出	11,959,010	10,655,780	9,793,477
建設改良費	2,510,002	2,335,337	1,795,008
企業債償還金	9,448,990	8,320,442	7,996,851
投資	17	-	-
その他資本的支出	-	-	1,617
予備費	-	-	-

3. 財務分析

(1) 自動車運送事業の対前年度比較

①資産の部の前年対比は、下記のとおりである。

(単位:千円)

区分			令和 5 年度	令和 4 年度	増減	
			金額	金額	金額	比率(%)
資産	固定資産	土地	2,718,197	2,718,197	-	0.00
		建物	949,904	1,000,202	△50,297	△5.03
		車両	1,679,630	1,516,870	162,759	10.73
		機械装置	27,671	32,926	△5,254	△15.96
		工具・器具・備品	1,141,332	651,365	489,967	75.22
		構築物	206,927	217,176	△10,248	△4.72
		建設仮勘定	68,744	71,624	△2,880	△4.02
		小計	6,792,408	6,208,363	584,045	9.41
		無形固定資産				
		施設利用権	172	187	△14	△7.60
		その他無形固定資産	8,245	10,722	△2,477	△23.10
		小計	8,418	10,909	△2,491	△22.84
	流動資産	投資その他の資産	28,677	27,961	715	2.56
		計	6,829,503	6,247,234	582,269	9.32
		現金預金	760,202	897,575	△137,372	△15.30
		未収金	648,719	544,562	104,157	19.13
		貯蔵品	7,678	10,257	△2,579	△25.14
	流動負債	前払金	208,390	-	208,390	100.00
		計	1,624,990	1,452,394	172,595	11.88
	資産合計		8,454,494	7,699,629	754,864	9.80

(注)比率は、小数点以下第3位を四捨五入している。

令和4年度と令和5年度の貸借対照表資産の部の増減分析の結果は、以下のとおりである。

固定資産

(ア)有形固定資産の令和5年度残高は6,792,408千円であり、前年度末残高に比べて584,045千円増加している。これは、主に車両(バス)購入による増加、及び業務用品購入による工具・器具・備品の増加によるものである。

(イ)無形固定資産の令和５年度残高は 8,418 千円であり、前年度末残高に比べて 2,491 千円減少している。これは、主にその他無形固定資産の減価償却費計上によるものである。

(ウ)投資その他の資産の令和５年度残高は、28,677 千円であり、前年度末残高に比べて 715 千円増加している。これは、その他投資が 715 千円増加したものによる。

流動資産

(ア)現金預金の令和５年度残高は 760,202 千円であり、前年度末残高に比べて 137,372 千円減少している。これは、主に前払金の増加によるものである。

(イ)未収金の令和５年度残高は 648,719 千円であり、前年度末残高に比べて 104,157 千円増加している。これは、主にクレジット精算の増加によるものである。

(ウ)貯蔵品の令和５年度残高は 7,678 千円であり、前年度末残高に比べて 2,579 千円減少している。

(エ)前払金の令和５年度残高は 208,390 千円であり、前年度残高に比べて 208,390 千円増加している。これは、川内営業所施設更新等改築工事、及び実沢整備工場塗装・板金ブース新築工事に対する前払金である。

②負債の部及び資本の部の前年対比は、以下のとおりである。

(単位:千円)

区分			令和５年度	令和４年度	増減	
			金額	金額	金額	比率(%)
負債	固定負債	企業債	4,366,965	3,676,955	690,010	18.77
		引当金	1,825,806	1,170,845	654,960	55.94
		計	6,192,772	4,847,801	1,344,970	27.74
	流動負債	企業債	1,045,989	993,273	52,716	5.31
		未払金	1,271,791	1,307,515	△35,724	△2.73
		未払費用	521	441	80	18.19
		前受金	160,316	140,602	19,713	14.02
		引当金	183,955	174,089	9,866	5.67
		預り金	48,105	46,860	1,244	2.66
		計	2,710,679	2,662,782	47,896	1.80
	繰延収益	長期前受金	330,253	359,253	△28,999	△8.07
		計	330,253	359,253	△28,999	△8.07
	合計		9,233,705	7,869,837	1,363,867	17.33

資本	資本金		7,169,199	6,998,199	171,000	2.44
	資本 剰余金	他会計補助金	56,001	56,001	-	0.00
		受贈財産評価額	310,968	310,968	-	0.00
		小計	366,970	366,970	-	0.00
	利益 剰余金	当年度未処理欠損金	8,315,380	7,535,377	780,002	10.35
		小計	8,315,380	7,535,377	780,002	10.35
		計	△7,948,410	△7,168,407	△780,002	10.88
	合計		△779,211	△170,208	△609,003	357.80
	負債・資本合計		8,454,494	7,699,629	754,864	9.80

(注)比率は、小数点以下第3位を四捨五入している。

令和4年度と令和5年度の貸借対照表負債の部及び資本の部の増減分析の結果は、以下のとおりである。

固定負債

(ア)固定企業債の令和5年度残高は4,366,965千円であり、前年度末残高に比べて690,010千円増加している。これは、主に企業債の新規発行によるものである。

(イ)固定引当金の令和5年度残高は1,825,806千円である、前年度末残高に比べて654,960千円増加している。これは、主に退職給付引当金の積み増しによるものである。

流動負債

(ア)流動企業債の令和5年度残高は1,045,989千円であり、前年度末残高に比べて52,716千円増加している。これは固定企業債から1年以内に償還される企業債の振替額が令和5年度1年間における企業債の償還額を上回ったことによるものである。

(イ)未払金の令和5年度残高は1,271,791千円であり、前年度末残高と比べて35,724千円減少している。これは、主に退職手当の減によるものである。

(ウ)未払費用の令和5年度残高は521千円であり、前年度末残高と比べて80千円増加している。未払費用は企業債利息の未払分が計上されている。

(エ)前受金の令和5年度残高は160,316千円であり、前年度残高に比べて19,713千円増加している。前受金は、旅客運賃の前受分が計上されている。

(オ)流動引当金の令和5年度残高は183,955千円であり、前年度末残高と比べて9,866千円増加している。これは、主に賞与引当金の増加によるものである。

(カ)預り金の令和5年度残高は48,105千円であり、前年度末残高と比べて1,244千円増加している。預り金は、工事保証金等保証金の預り金、職員からの所得税、住民税、保険料等の預り金である。

繰延収益

(ア)長期前受金の令和5年度残高は330,253千円であり、前年度末残高と比べて28,999

千円減少している。長期前受金は、固定資産等購入時に取得している国及び県からの補助金、寄付金等を計上しており、減価償却に合わせて取崩し、収益化していくものである。

資本

(ア)資本金の令和５年度残高は 7,169,199 千円であり、前年度末残高と比べて 171,000 千円増加している。これは、主に固定資産取得のため増資したことによるものである。

(イ)資本剰余金の令和５年度残高は 366,970 千円であり、その内訳は他会計補助金 56,001 千円、受贈財産評価額 310,968 千円であり、前年度末残高と同額である。

(ウ)利益剰余金の令和５年度残高は 8,315,380 千円であり、その内訳は当年度末処理欠損金 8,315,380 千円である。前年度末残高と比べて 780,002 千円増加しているが、それは、当期純損失の増加によるものである。

③損益計算書の前年対比は、下記のとおりである。

(単位：千円)

区分		令和５年度	令和４年度	増減	
		金額	金額	金額	比率(%)
収益	営業収益				
	運送収益	5,937,513	5,508,574	428,939	7.79
	運送雑収益	316,166	310,827	5,339	1.72
	計	6,253,680	5,819,401	434,278	7.46
	営業外収益				
	受取利息及び配当金	372	515	△142	△27.65
	他会計補助金	3,026,801	3,367,050	△340,249	△10.11
	長期前受金戻入	38,918	37,697	1,220	3.24
	雑収益	33,439	31,284	2,155	6.89
	国庫補助金	6,144	-	6,144	100.00
	県補助金	-	3,418	△3,418	△100.00
	計	3,105,676	3,439,966	△334,290	△9.72
	特別利益				
	過年度損益修正益	880	-	880	100.00
	固定資産売却益	-	8,207	△8,207	△100.00
	その他特別利益	-	120	△120	△100.00
	計	880	8,327	△7,447	△89.43
	合計	9,360,236	9,267,696	92,540	1.00
費用	営業費用				
	運転費	6,852,857	6,688,582	164,274	2.46
	車両保存費	1,350,135	1,320,272	29,862	2.26
	その他保存費	19,991	24,442	△4,451	△18.21
	自動車重量税	18,144	18,408	△264	△1.44
	運輸管理費	788,606	672,224	116,382	17.31
	厚生福利施設費	15,742	15,778	△36	△0.23
	一般管理費	209,655	206,875	2,780	1.34
	減価償却費	761,723	711,297	50,425	7.09
	計	10,016,857	9,657,883	358,974	3.72

営業外費用	支払利息及び企業債取扱諸費	9,192	7,732	1,460	18.89
	雑支出	112,515	118,433	△5,918	△5.00
	計	121,708	126,166	△4,458	△3.53
特別損失	過年度損益修正損	1,673	-	1,673	100.00
	計	1,673	-	1,673	100.00
	合計	10,140,239	9,784,049	356,190	3.64
当期純利益		△780,002	△516,353	△263,649	51.06

(注)比率は、小数点以下第3位を四捨五入している。

令和4年度と令和5年度の損益計算書の増減分析の結果は、以下のとおりである。

収益

令和5年度の総収益は9,360,236千円で、前年度に比べて92,540千円増加している。これは、主に運送収益が428,939千円増加したことによるものである。

費用

令和5年度の総費用は10,140,239千円で、前年度に比べて356,190千円増加している。これは、主に運転費(運転業務の管理委託費の増加等)の増加164,274千円、運輸管理費(退職給付引当額増加、IC乗車券バスシステム車載機除却損の増加等)の増加116,382千円、減価償却費の増加50,425千円によるものである。

純損失

収益から費用を差し引いた令和5年度の純損失は780,002千円であり、前年度の純損失516,353千円に比べて263,649千円増加している。

④キャッシュ・フロー計算書の前年対比は、下記のとおりである。

(単位:千円)

区分	令和5年度	令和4年度	増減額
業務活動によるキャッシュ・フロー			
当年度純利益(△は純損失)	△780,002	△516,353	△263,649
減価償却費	761,723	711,297	50,425
固定資産除却費	63,902	41,664	22,238
退職給付引当金の増減額	654,960	439,908	215,052
賞与引当金の増減額	8,334	1,023	7,311
法定福利費引当金の増減額	1,532	393	1,139
貸倒引当金の増減額	△258	18	△277
長期前受金戻入額	△38,918	△37,697	△1,220
過年度損益修正損益(△は益)	△880	-	△880
受取利息及び受取配当金	△372	△515	142
支払利息	9,192	7,732	1,460

固定資産売却損益(△は益)	-	△8,207	8,207
未収金の増減額(△は増加)	△101,653	△8,777	△92,876
たな卸資産の増減額(△は増加)	2,579	△2,702	5,281
前払金の増減額(△は増加)	△208,390	15,090	△223,480
未払金の増減額	△84,004	△312,076	228,072
自動車リサイクル料費用化	498	1,230	△731
その他流動負債の増減額	21,838	8,101	13,736
小計	310,081	340,128	△30,047
利息及び配当金の受取額	372	515	△142
利息の支払額	△9,112	△7,731	△1,380
業務活動によるキャッシュ・フロー	301,341	332,912	△31,570
投資活動によるキャッシュ・フロー			
有形固定資産の取得による支出	△1,352,896	△791,749	△561,147
有形固定資産の売却による収入	-	8,523	△8,523
無形固定資産の取得による支出	△3,158	△3,114	△44
国庫補助金による収入	773	3,630	△2,856
県補助金による収入	3,890	4,083	△192
一般会計又は他の特別会計からの繰入金による収入	163	1,422	△1,259
投資による支出	△1,213	△1,163	△50
投資活動によるキャッシュ・フロー	△1,352,441	△778,366	△574,074
財務活動によるキャッシュ・フロー			
一時借入れによる収入	600,000	-	600,000
一時借入金の返済による支出	△600,000	-	△600,000
建設改良費等の財源に充てるための企業債による収入	1,536,000	955,000	581,000
建設改良費等の財源に充てるための企業債の償還による支出	△789,274	△743,044	△46,230
その他の企業債による収入	200,000	100,000	100,000
その他の企業債の償還による支出	△203,998	△148,389	△55,609
他会計からの出資による収入	171,000	162,000	9,000
財務活動によるキャッシュ・フロー	913,726	325,566	588,159
資金増減額	△137,372	△119,887	△17,485
資金期首残高	897,575	1,017,462	△119,887
資金期末残高	760,202	897,575	△137,372

令和４年度と令和５年度のキャッシュ・フロー計算書の増減分析の結果は、以下のとおりである。

業務活動によるキャッシュ・フロー

令和５年度の業務活動によるキャッシュ・フローは、301,341千円で、前年度に比べて31,570千円減少している。主に退職給付引当金増加額215,052千円により資金が増加しているものの、当年度純損失の増加263,649千円、前払金の増加223,480千円により資金が減少しており、全体としては収支の赤字幅が小さくなっている。

投資活動によるキャッシュ・フロー

令和５年度の投資活動によるキャッシュ・フローは、△1,352,441千円で、前年度に比べて574,074千円減少している。主に固定資産の取得による支出の増加である。

財務活動によるキャッシュ・フロー

令和５年度の財務活動によるキャッシュ・フローは、913,726千円で、前年度に比べて588,159千円増加している。主に建設改良費等の企業債の発行による収入581,000千円、その他の企業債による収入100,000千円の増加によるものである。

これらの結果、資金減少額は、137,372千円となった。

全体としては、業務活動によるキャッシュ・フローの黒字を投資活動に使用しており、投資活動によるキャッシュ・フローの不足分を財務活動によるキャッシュ・フローで補う構造となっている。

(2) 高速鉄道事業の対前年度比較

①資産の部の前年対比は、下記のとおりである。

(単位:千円)

区分				令和５年度	令和４年度	増減	
				金額	金額	金額	比率(%)
資産	有形固定資産	固定資産	土地	14,027,393	14,027,393	-	0.00
			建物	36,406,207	38,578,513	△2,172,306	△5.63
			線路設備	160,983,586	165,263,487	△4,279,901	△2.59
			電路設備	17,897,008	18,010,377	△113,369	△0.63
			その他構築物	109,091	124,160	△15,069	△12.14
			車両	3,318,268	3,721,090	△402,821	△10.83
			機械装置	5,329,053	5,290,543	38,510	0.73
			工具・器具・備品	101,811	94,662	7,148	7.55
			建設仮勘定	442,973	835,715	△392,742	△46.99
			小計	238,615,394	245,945,946	△7,330,552	△2.98

	無形固定資産	施設利用権	6,564	6,564	-	0.00
		その他無形固定資産	958	293	665	226.81
		小計	7,523	6,858	665	9.70
	投資その他の資産		93,292	93,288	3	0.00
	計		238,716,209	246,046,093	△7,329,883	△2.98
	流動資産	現金預金	4,283,080	3,400,275	882,805	25.96
		未収金	988,786	848,762	140,024	16.50
		貯蔵品	219,137	216,518	2,619	1.21
		前払金	-	60,140	△60,140	△100.00
		計	5,491,004	4,525,695	965,309	21.33
	資産合計		244,207,214	250,571,788	△6,364,573	△2.54

(注) 比率は、小数点以下第 3 位を四捨五入している。

令和 4 年度と令和 5 年度の資産の部の増減分析の結果は、以下のとおりである。

固定資産

(ア) 有形固定資産の令和 5 年度残高は 238,615,394 千円であり、前年度末残高に比べて 7,330,552 千円減少している。これは、主に有形固定資産の減価償却費計上によるものである。

(イ) 無形固定資産の令和 5 年度残高は 7,523 千円であり、前年度末残高に比べて 665 千円増加している。その他無形固定資産は、ソフトウェアが計上されている。

(ウ) 投資その他の資産の令和 5 年度残高は、93,292 千円であり、前年度末残高に比べて 3 千円増加している。

流動資産

(ア) 現金預金の令和 5 年度残高は 4,283,080 千円であり、前年度末残高に比べて 882,805 千円増加している。これは、主に未払金の増加等によるものである。

(イ) 未収金の令和 5 年度残高は 988,786 千円であり、前年度末残高に比べて 140,024 千円増加している。これは、主に IC 乗車券精算に係る未収金の増加によるものである。

(ウ) 貯蔵品の令和 5 年度残高は 219,137 千円であり、前年度末残高に比べて 2,619 千円増加している。

(エ) 前払金の令和 5 年度残高は 0 千円であり、前年度残高に比べて 60,140 千円減少している。これは、令和 5 年度に繰越した台原トンネル坑口法面改修工事に係る工事前払金が工事完了に伴い振り替えられたことによるものである。

②負債の部及び資本の部の前年対比は、下記のとおりである。

(単位:千円)

区分			令和 5 年度	令和 4 年度	増減	
			金額	金額	金額	比率(%)
負債	固定負債	企業債	106,291,380	109,886,746	△3,595,365	△3.27
		他会計借入金	11,353,979	11,353,979	-	0.00
		引当金	939,865	628,695	311,170	49.49
		その他固定負債	74,849	75,862	△1,013	△1.34
		計	118,660,074	121,945,283	△3,285,208	△2.69
	流動負債	企業債	9,852,365	9,448,990	403,375	4.27
		未払金	3,961,907	3,410,243	551,663	16.18
		未払費用	85,999	93,665	△7,665	△8.18
		前受金	791,169	712,890	78,278	10.98
		引当金	247,721	233,785	13,936	5.96
		預り金	1,197,865	1,206,426	△8,560	△0.71
		計	16,137,028	15,106,001	1,031,026	6.83
	繰延収益	長期前受金	103,296,690	107,143,978	△3,847,287	△3.59
		建設仮勘定長期前受金	10,880	10,432	448	4.30
		計	103,307,570	107,154,410	△3,846,839	△3.59
	合計		238,104,673	244,205,695	△6,101,021	△2.50
資本	資本金		99,416,489	98,927,489	489,000	0.49
	資本剰余金	他会計補助金	2,402,992	2,402,992	-	0.00
		国庫補助金	2,371,469	2,371,469	-	0.00
		受贈財産評価額	30,216	30,216	-	0.00
		その他資本剰余金	21,100	21,100	-	0.00
		小計	4,825,779	4,825,779	-	0.00
	利益剰余金	当年度未処理欠損金	98,139,727	97,387,175	752,551	0.77
		小計	98,139,727	97,387,175	752,551	0.77
		計	△93,313,948	△92,561,396	△752,551	0.81
	合計		6,102,541	6,366,093	△263,551	△4.14
	負債・資本合計		244,207,214	250,571,788	△6,364,573	△2.54

(注)比率は、小数点以下第 3 位を四捨五入している。

令和 4 年度と令和 5 年度の負債及び資本の増減分析の結果は、以下のとおりである。

固定負債

- (ア) 固定企業債の令和 5 年度残高は 106,291,380 千円であり、前年度末残高に比べて 3,595,365 千円減少している。これは、主に企業債借入額よりも固定企業債からの 1 年内支払予定企業債の流動振替の額が大きかったことによるものである。
- (イ) 固定引当金の令和 5 年度残高は 939,865 千円である、前年度末残高に比べて 311,170 千円増加している。これは、主に退職給付会計適用時の会計基準変更時差異の分割計上及び退職給付引当金の積み増しによるものである。

流動負債

- (ア) 流動企業債の令和 5 年度残高は 9,852,365 千円であり、前年度末残高に比べて 403,375 千円増加している。これは固定企業債から 1 年以内に償還される企業債の振替額が令和 5 年度 1 年間における企業債の償還額を上回ったことによるものである。
- (イ) 未払金の令和 5 年度残高は 3,961,907 千円であり、前年度末残高と比べて 551,663 千円増加している。これは、主に営業未払金(き電・帰線ケーブル更新工事費等経費にかかる未払金等)の増加、及び未払消費税等の増加によるものである。
- (ウ) 未払費用の令和 5 年度残高は 85,999 千円であり、前年度末残高と比べて 7,665 千円減少している。未払費用は企業債利息の未払分が計上されている。
- (エ) 前受金の令和 5 年度残高は 791,169 千円であり、前年度末残高に比べて 78,278 千円増加している。前受金は、旅客運賃の前受分が計上されている。
- (オ) 流動引当金の令和 5 年度残高は 247,721 千円であり、前年度末残高と比べて 13,936 千円増加している。これは、主に賞与引当金の増加によるものである。
- (カ) 預り金の令和 5 年度残高は 1,197,865 千円であり、前年度末残高と比べて 8,560 千円減少している。預り金は、IC 乗車券に係る保管金、工事保証金等保証金の預り金、職員からの所得税、住民税、保険料等の預り金である。

繰延収益

- (ア) 長期前受金の令和 5 年度残高は 103,296,690 千円であり、前年度末残高と比べて 3,847,287 千円減少している。長期前受金は、固定資産等購入時に取得している国及び他会計からの補助金、寄付金等を計上しており、減価償却に合わせて取崩し、収益化していくものである。
- (イ) 建設仮勘定長期前受金の令和 5 年度残高は 10,880 千円であり、前年度末残高と比べて 448 千円増加している。

資本

- (ア) 資本金の令和 5 年度残高は 99,416,489 千円であり、前年度末残高と比べて 489,000 千円増加している。これは、主に固定資産取得のため増資したことによるものである。
- (イ) 資本剰余金の令和 5 年度残高は 4,825,779 千円であり、その内訳は他会計補助金 2,402,992 千円、国庫補助金 2,371,469 千円、受贈財産評価額 30,216 千円、その他資本剰余金 21,100 千円であり、前年度末残高と同額である。

(ウ)利益剰余金の令和 5 年度残高は 98,139,727 千円であり、その内訳は当期未処理欠損金 98,139,727 千円である。前年度末残高と比べて 752,551 千円増加しているが、これは、当期純損失の計上によるものである。

③損益計算書の前年対比は、下記のとおりである。

(単位：千円)

区分			令和 5 年度	令和 4 年度	増減	
			金額	金額	金額	比率(%)
収益	営業収益	運輸収益	15,500,700	14,129,669	1,371,030	9.70
		運輸雑収益	1,365,556	1,345,726	19,829	1.47
		計	16,866,256	15,475,396	1,390,860	8.99
	営業外収益	受取利息及び配当金	510	345	164	47.69
		他会計補助金	190,668	299,368	△108,699	△36.31
		長期前受金戻入	3,977,167	4,037,231	△60,064	△1.49
		雑収益	44,031	25,643	18,387	71.70
		計	4,212,377	4,362,589	△150,212	△3.44
	特別利益	その他特別利益	605	505	100	19.79
		過年度損益修正益	1,375	6,753	△5,377	△79.63
		計	1,981	7,259	△5,277	△72.71
	合計		21,080,615	19,845,245	1,235,369	6.23
費用	営業費用	線路保存費	2,240,473	2,112,837	127,635	6.04
		電路保存費	1,868,746	1,446,858	421,888	29.16
		車両保存費	1,086,458	975,851	110,606	11.33
		運転費	1,762,191	1,817,724	△55,532	△3.06
		運輸費	2,835,603	2,925,410	△89,806	△3.07
		運輸管理費	788,579	807,845	△19,265	△2.38
		厚生福利施設費	16,135	15,108	1,027	6.80
		一般管理費	363,211	321,584	41,627	12.94
		減価償却費	9,517,455	9,631,660	△114,205	△1.19
		計	20,478,856	20,054,881	423,975	2.11
	営業外費用	支払利息及び企業債取扱諸費	1,345,676	1,419,030	△73,354	△5.17
		雑支出	1,043	284	758	266.55
		計	1,346,719	1,419,314	△72,595	△5.11
	特別損失	過年度損益修正損	7,590	-	7,590	100.00
		計	7,590	-	7,590	100.00
	合計		21,833,167	21,474,196	358,970	1.67
	当期純利益		△752,551	△1,628,950	876,398	△53.80

(注)比率は、小数点以下第 3 位を四捨五入している。

令和 4 年度と令和 5 年度の損益計算書の増減分析の結果は、以下のとおりである。

収益

令和 5 年度の総収益は 21,080,615 千円で、前年度に比べて 1,235,369 千円増加している。これは、主に運輸収益が 1,371,030 千円増加したことによるものである。

費用

令和 5 年度の総費用は 21,833,167 千円で、前年度に比べて 358,970 千円増加している。これは、主に線路保存費(仙台駅ホーム対向壁改修工事費、竜の口大橋特別全般検査に伴う調査費等)の増加 127,635 千円、電路保存費(き電・帰線ケーブル更新工事費、高圧配電線路設備更新工事費等)の増加 421,888 千円、車両保存費(富沢車庫検車庫陳列車総合検査装置更新に伴う除却損等)の増加 110,606 千円によるものである。

純損失

収益から費用を差し引いた令和 5 年度の純損失は 752,551 千円であり、前年度の純損失 1,628,950 千円に比べて 876,398 千円減少している。

④キャッシュ・フロー計算書の前年対比は、下記のとおりである。

(単位:千円)

区分	令和 5 年度	令和 4 年度	増減額
業務活動によるキャッシュ・フロー			
当年度純利益(△は純損失)	△752,551	△1,628,950	876,398
減価償却費	9,517,455	9,631,660	△114,205
固定資産除却費	103,148	159,530	△56,382
退職給付引当金の増減額	311,170	140,470	170,699
賞与引当金の増減額	11,846	2,739	9,107
法定福利費引当金の増減額	2,090	792	1,298
貸倒引当金の増減額	-	0	△0
長期前受金戻入額	△3,977,167	△4,037,231	60,064
過年度損益修正損益(△は益)	△1,375	△2,214	838
その他特別利益	△605	△505	△100
受取利息及び受取配当金	△510	△345	△164
支払利息	1,345,676	1,419,030	△73,354
未収金の増減額(△は増加)	△137,286	△53,296	△83,989
たな卸資産の増減額(△は増加)	△2,619	6,925	△9,545
前払金の増減額(△は増加)	60,140	△53,540	113,680
未払金の増減額	553,253	6,424	546,828
自動車リサイクル料費用化	5	-	5
その他流動負債の増減額	71,093	32,414	38,679

その他固定負債の増減額	△1,013	-	△1,013
小計	7,102,748	5,623,903	1,478,845
利息及び配当金の受取額	510	345	164
利息の支払額	△1,353,341	△1,427,895	74,553
業務活動によるキャッシュ・フロー	5,749,917	4,196,354	1,553,563
投資活動によるキャッシュ・フロー			
有形固定資産の取得による支出	△2,203,238	△1,688,870	△514,368
無形固定資産の取得による支出	△812	-	△812
国庫補助金による収入	33,067	-	33,067
一般会計又は他の特別会計からの繰入金による収入	85,973	36,866	49,106
投資による支出	△17	-	△17
その他資本的収入による収入	3,399	-	3,399
投資活動によるキャッシュ・フロー	△2,081,629	△1,652,003	△429,625
財務活動によるキャッシュ・フロー			
一時借入れによる収入	1,500,000	2,600,000	△1,100,000
一時借入金の返済による支出	△1,500,000	△2,600,000	1,100,000
建設改良費等の財源に充てるための企業債による収入	4,057,000	3,075,000	982,000
建設改良費等の財源に充てるための企業債の償還による支出	△8,910,292	△8,007,429	△902,862
その他の企業債による収入	2,200,000	2,500,000	△300,000
その他の企業債の償還による支出	△520,190	△313,013	△207,177
他会計からの出資による収入	388,000	641,000	△253,000
財務活動によるキャッシュ・フロー	△2,785,482	△2,104,442	△681,040
資金増減額	882,805	439,908	442,897
資金期首残高	3,400,275	2,960,366	439,908
資金期末残高	4,283,080	3,400,275	882,805

令和４年度と令和５年度のキャッシュ・フロー計算書の増減分析の結果は、以下のとおりである。

業務活動によるキャッシュ・フロー

令和５年度の業務活動によるキャッシュ・フローは、5,749,917 千円で、前年度に比べて1,553,563 千円増加している。主に当期純損失の減少 876,398 千円、退職給付引当金増加額 170,699 千円、前払金の増加 113,680 千円、未払金の増加 546,828 千円、利息支払額

の減少 74,553 千円により資金増加している。

投資活動によるキャッシュ・フロー

令和 5 年度の投資活動によるキャッシュ・フローは、△2,081,629 千円で、前年度に比べて 429,625 千円減少している。主に固定資産の取得による支出の増加である。

財務活動によるキャッシュ・フロー

令和 5 年度の財務活動によるキャッシュ・フローは、△2,785,482 千円で、前年度に比べて 681,040 千円減少している。主にその他企業債による収入の減少 300,000 千円、その他の企業債の償還による支出の増加 207,177 千円、他会計からの出資による収入の減少 253,000 千円によるものである。

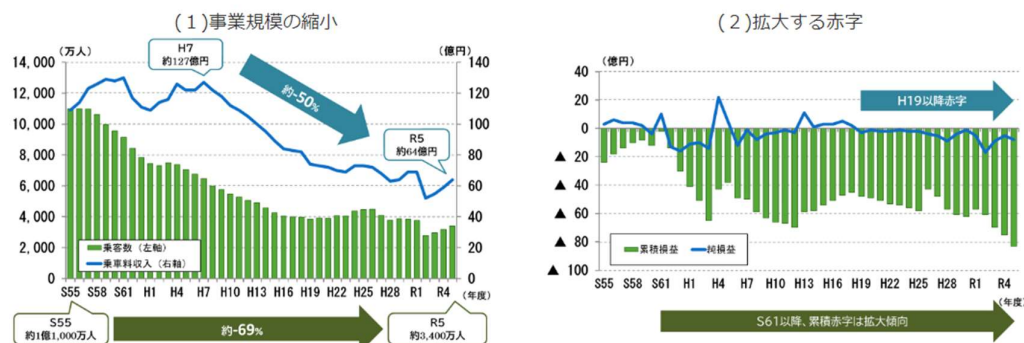
これらの結果、資金増加額は、882,805 千円となった。

全体としては、業務活動によるキャッシュ・フローの黒字を投資活動によるキャッシュ・フロー及び財務活動によるキャッシュ・フローで使用している構造となっている。

VI 交通局の実施する事業

1. 市バスの現状

(図表 8 事業規模の縮小と拡大する赤字)



自家用車の普及等により乗客数と乗車料収入が右肩下がりで減少する厳しい経営状況下においても、経費の大部分を占める人件費を中心とした費用削減だけでなく学都仙台フリーパス販売による利用者増等の増客・増収に向けた取り組みを実施することで、バスの便数をできるだけ減らさないようにするとともに運賃を据え置く等利用者の負担が増加しないよう努めてきた。

【これまでの主な取り組み】

- 運輸職員の給料表見直し(平成 10 年度～)
- 市バス正職運転手※採用停止(平成 13 年度～27 年度、平成 28 年度～再開)

- バス運転業務等の民間企業への委託(平成 18 年度～)
- ボディ広告バス導入(平成 11 年度～)
- 学都仙台フリーパスの販売(平成 20 年度～)
- 一部運賃の見直し(平成 30 年度)(学都仙台フリーパス、都心バス均一運賃)
- icsca 基本ポイントの付与終了(令和 5 年度～)

※仙台市交通局では、令和 7 年 1 月より、「バス運転手」の名称を「バス運転士」に変更している。

しかしながら、費用の削減も限界に近づいていることから、現在の事業構造のままでは乗客の少ない路線を維持することが困難となっており、コロナ禍以前から、ほとんどの路線で営業係数(営業係数とは、営業収入を 100 とした場合の営業費用のことである)が赤字となる状況が続いていた。そのような中で、コロナ禍を契機とした生活様式の変化や物価上昇等による経費の高騰が影響し、令和 2 年度から令和 5 年度現在まで、44 路線全線で赤字となる状況が続いている。

(図表 9 路線ごとの営業係数)

路線名	営業係数	路線名	営業係数	路線名	営業係数	路線名	営業係数
1 秋保・二口線	537	12 蒲生線	208	23 高松・安養寺線	221	34 東仙台営業所線	168
2 余目線	1,242	13 北山・子平町線	146	24 長命ヶ丘線	128	35 深沼線	492
3 泉ビレジ線	120	14 恵和町線	188	25 鶴ヶ谷・南光台線	146	36 福田町四丁目線	505
4 井土浜線	173	15 工学部・宮教大線	452	26 東部工場団地線	344	37 緑ヶ丘線	167
5 芋沢線	187	16 交通公園線	191	27 動物公園線	157	38 南小泉線	214
6 岩切線	187	17 作並線	159	28 長町線	518	39 南古成線	134
7 大沢線	207	18 桜ヶ丘線	113	29 中山・川平線	129	40 瞑想の松線	164
8 沖野線	140	19 定義線	178	30 七北田線	197	41 八木山南団地線	192
9 折立・茂庭台線	145	20 四郎丸線	204	31 西の平線	158	42 野草園線	192
10 卸町線	282	21 住吉台線	176	32 根白石線	406	43 大和町線	522
11 貝ヶ森団地線	132	22 高砂線	205	33 東黒松線	1,179	44 六丁の目・岡田線	220
※路線は五十音順						全路線	165

(出典:交通局 HP「経営改善に向けた取組み」)

営業係数が高い余目線と東黒松線の路線図は以下のとおり。

(図表 10 路線図:陸前高砂駅～余目)



(出典:交通局 HP 市バス路線図)

(図表 11 路線図:旭ヶ丘駅～八乙女)

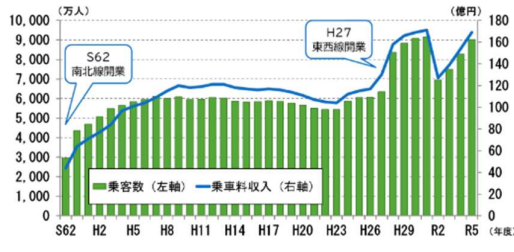


(出典:交通局 HP 市バス路線図)

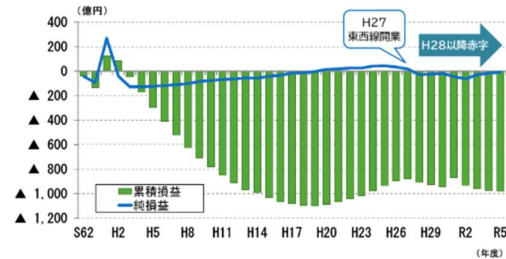
2. 地下鉄の現状

(図表 12 乗車人員と累積赤字)

(1)各線開業による乗車人員の増加



(2)巨額の累積赤字



(出典:交通局 HP「経営改善に向けた取組み」)

昭和 62 年の南北線開業、平成 27 年の東西線開業により乗客数と乗車料収入が順調に増加する経営状況下においても、費用の削減を図るとともに、学都仙台フリーパス販売による利用者増等の増客・増収に向けた取り組みを実施することで、累積赤字の解消に努めてきた。

【これまでの主な取組み】

- 運輸職員の給料表見直し(平成 10 年度～)
- 駅業務等の民間企業への委託(平成 27 年度～)
- 駅構内の広告のデジタル化(平成 28 年度～)
- 学都仙台フリーパスの販売(平成 20 年度～)
- 売店等の公募(平成 27 年度～)
- icsca 基本ポイントの付与終了(令和 5 年度～)

今後、開業から 30 年以上を経過した南北線の車両や各種施設の更新時期が近づいていることや、東西線開業で借り入れた企業債の償還が本格化する等により支出が増加することが見込まれている。そのような中で、新型コロナウイルス感染症の影響が長期化し、令和 5 年度においても減収が続いていることから、より一層経営の引き締めに取り組んでいく必要がある。

3. 経営改善に向けた取組み

今後も市バス・地下鉄が連携しながら継続して経営改善を進めていくため、令和 3 年 3 月に「仙台市交通事業経営計画」を策定し、「経営の基本方針」と「4 つの戦略」を掲げ、各種取り組みを推進していく。

経営の基本方針

生産年齢人口の減少や新型コロナウイルス感染症等により経営環境が厳しさを増す中にあっても、安全・安心を最優先に交通事業者としての役割を果たし、お客さまに継続して利

用していただけるよう便利で快適なサービスを提供しながら、持続可能な公営企業を目指す。

① 市バスの基本方針

需要の少ないエリア等、運行効率が悪い路線について見直しを行うとともに、適正な運賃設定を行い、中長期的な安定経営を目指す。

② 地下鉄の基本方針

大規模な資本的支出を見据え、投資の選択と集中を行うとともに、更なる増客・増収を図り、中長期的な安定経営を目指す。

(1) 戦略1:安全・安心の推進

① 取組1:安全運行の確保

(安全管理の継続的な改善)

・安全運行確保のための研修・訓練の実施

安全運行に必要となる知識、技術の習得や、危険感受性を高めるための訓練や研修等を実施するとともに、災害等の異常時に備えた訓練を定期的 to 実施し、お客さまの安全の確保と職員の異常時対応能力向上に努める。

・運転技術の向上

お客さまに安心で安全かつ快適な輸送を提供し、交通局への信頼を確保・向上するため、バス運転士及び地下鉄運転士の運転技術の向上を図る。

・職員の健康管理の推進

バス運転士及び地下鉄運転士の健康状況を把握し、対面での指導等を行うことで、健康に起因する重大な事故を未然に防ぐ。

・バス停留所の安全性確保

バス停留所について、国土交通省東北運輸局、宮城県警察や道路管理者等の関係者で構成される「宮城県バス停留所安全性確保合同検討会」の場等で、全国的方針に基づき安全性の確保に努めていく。

(啓発活動)

・マナー啓発や安全意識の醸成

「エスカレーターマナーアップキャンペーン」、「ベビーカーそのまま乗車キャンペーン」等各種マナー啓発活動を行い快適な空間を作るとともに、事故の未然防止を図る。

(安全への投資)

・安全運行にかかる装置等の設置・更新

市バスにおいては、歩行者や自転車等との接触を防止するため、「音声」と「チャイ

ム」により車両の接近を周囲に知らせることができる安全確認放送装置を順次設置するなど、安全性向上を図る。

地下鉄においては、南北線ホーム柵の更新やレール摩耗等に応じたレール交換等を行い、安全性を確保する。

②取組2:危機・自然災害への対応

・危機・自然災害への対応訓練の実施

地震や大雨等の大規模災害及びテロ対策(バスジャックや車内不審物)等を想定した対応訓練を実施し、お客さまの安全確保を最優先とする対応ができるよう、職員の意識と対応能力の向上を図る。

・計画運休

自然災害の頻発化、激甚化により輸送の安全への脅威が増大しているため、お客さまや職員の安全を確保するとともに、バスや地下鉄の車両等への被害を最小限に抑え、早期の運転再開を行うために、タイムラインに基づく計画運休を導入し、実施する。

・適切な情報発信

危機・自然災害時に、交通局ウェブサイト、X(@sendaishi_kotu)、どこバス仙台など広報メディアを適切に活用し、市バス及び地下鉄の運行情報を適時にわかりやすいかたちで発信していく。

・非常時における電源、燃料の確保

震災等による大規模停電に備えて、非常用の発電設備の維持・管理を行う。また、市バスにおいては、車両に優先的に燃料供給できるよう宮城県石油商業協同組合と燃料供給協力に関する協定を継続することで、災害時であっても継続して運行できるようにする。

・大雨による浸水への対応

台風等の大雨により、冠水が想定される箇所をハザードマップ等により確認し、必要性に応じて土のうや止水板を配備する。

また、大雨警報等が発令された場合は、巡視等による情報収集を行い、車両の移動等、通常運行に影響が生じないよう必要な設備等の保全を行う。

・感染症対策

お客さまに安全・安心に乗車いただけるよう、感染症対策を実施する。

特に、新型コロナウイルス感染症対策としては、市バス、地下鉄それぞれの事業ごとに定める感染症予防のためのガイドラインに基づき、感染拡大防止に向けた様々な取組みを実施する。

③取組3:施設設備の計画的な維持更新

- ・IC 乗車券システムの安定的な運用

IC 乗車券システムの機器等が耐用年数を迎えることから、安定的な稼働を維持することを目的とし、令和 7 年度を目標として計画的に更新する。更新にあたっては、乗車券に対するお客さまのニーズや技術動向を踏まえて、必要な機器数や機能について見直し、コストダウンを図る。

- ・バス車載機の更新

平成 27 年度に使用を開始したバス車載機が耐用年数を迎えることから、安定的な稼働を維持することを目的とし、令和 6 年度までに更新する。更新にあたっては、必要な機器数や機能について見直し、コストダウンを検討する。

- ・市バス営業所建物の更新

令和元年度に策定した「仙台市交通局自動車運送事業施設改修・更新計画」に基づき、営業所、出張所及び整備工場等の建築物・付帯設備の改修や更新を計画的に実施する。

施設の長寿命化を図るとともに、長期的視点で維持管理費の節減を目指す。

- ・南北線車両更新

南北線は昭和 62 年の開業から 30 年以上が経過し、計画期間内に耐用年数を迎えることから、3000 系車両への更新を行い、安全かつ快適な輸送サービスの提供を目指す。

令和 6 年度より導入を開始し、安定的な運行を確保するための予備車両を考慮のうえで、令和 12 年度までに最大 22 編成の導入を計画している。

- ・地下鉄各種施設設備の更新

南北線の設備は経年劣化により故障が増加していることと、東西線においても経年変化による信頼性低下により更新する必要がある設備やシステムがあることから、適切に維持管理するとともに計画的に更新を行い、機能向上やコストダウンを図っていく。

- ・構造物の長寿命化

トンネルや駅舎等の維持管理に関する行動計画及び個別施設計画を策定し、計画に基づき、効率的・効果的な予防保全工事を行っていく。

老朽化等が進行すると維持管理コストの増大が予想されるため、予防保全工事を適切に行うことで、施設の長寿命化及び維持管理コストの低減・平準化を図る。

(2) 戦略2: 快適なお客さまサービスの提供

① 取組1: 乗車サービスの向上

- ・接遇教育の充実による接客サービスの向上

接客研修や職員モニター制度等を実施し、バス運転士や駅務員がお客さまの視点に立った接客対応、案内を行えるよう育成することで、接客サービスの向上を目指す。

研修内容については、接遇に対するお客さまの声等を元に、より効果的なものとなるよう見直していく。

- バスの運行管理者・駅係員のサービス介助資格取得

バスの運行管理者及び駅係員が、高齢者や障害のある方等の配慮が必要なお客さまに対して適切な対応、ご案内のサービスを提供できるようサービス介助資格の取得を推進していく。

- 利便性の高い乗車券制度の実施

お客さまにとって利便性の高い運賃制度や乗車券の販売を実施していく。また、MaaSの推進も念頭に置き、バス・地下鉄共通一日乗車券や、スマートフォンを用いた電子乗車券等、お客さまに魅力を感じていただける新たな運賃制度や乗車券を検討していく。

- 「知りたい」に答える情報提供の充実

交通局ウェブサイトや X 等を活用し、市バス・地下鉄の運行情報を手軽にわかりやすく提供するほか、「せんだい市バス・地下鉄ナビ」「どこバス仙台」の検索機能の改善を検討する。また、オープンデータの推進により、民間の経路検索ウェブサービスやスマートフォンアプリにおける市バス・地下鉄情報の充実に促していく。

- お客さまの声を大切にした事業運営

日々の運行においてバス運転士や駅務員に対してお客さまから頂戴する苦情や賞揚等、様々なご意見について、組織的に共有し、事業運営の改善に活用していく。

また、お客さまが交通局への意見や質問等を気軽に問合せできるよう、交通局ウェブサイト内に問合せフォームを設置し、回答を希望されるお客さまには必ず回答を差し上げるとともに、ご意見等を今後の事業運営の参考とする等、お客さまの声に積極的に対応していく。

- オープンデータの推進

市バス・地下鉄に関するデータをオープンデータ化し、公共データの利活用を促進することで、MaaSの推進等を図っていく。

市バスの系統・停留所等の情報のほか、バスロケーションシステムによるリアルタイムの運行情報についてもオープンデータ化を検討する。

- 定時性の向上等に向けたダイヤの編成

毎年ダイヤ改正後に、運行区間ごとに利用状況や遅延状況を確認・分析し、道路渋滞等の走行環境も考慮した上で、より適切な経路や時刻設定によるダイヤ編成を実施することで、定時性や利便性、運行効率の向上を図る。

- 子育て世代の利便性向上

子育て世代が家族で利用しやすい市バス、地下鉄の環境整備やあり方を検討するとともに、子どもたちに将来にわたって利用していただけるようなきつかけづくりを行う。

②取組2:利用しやすい環境整備

・バスと地下鉄の連携強化(乗継ぎ利便性の向上)

バスと地下鉄の乗継ぎ、南北線と東西線の乗換えを考慮したダイヤの設定や、地下鉄駅に接続するバスの発車時刻をデジタルサイネージに表示することなどにより、乗継ぎ利便性を向上させる。

・分かりやすい案内サイン

案内サインの更新に合わせて、高齢者や障害のある方、仙台市を初めて訪れる旅行者等にも分かりやすく視認性に優れたものへ見直していく。

・バスや地下鉄における Wi-Fi サービスの提供

一歩る仙台車内、地下鉄駅構内においては無料 Wi-Fi を利用できる環境となっています。お客さまの利便性を維持すべく、Wi-Fi サービスの提供を継続する。

※地下鉄については、各キャリアの撤退により、令和 5 年度末をもって Wi-Fi サービスを終了した

・人とまちに優しいバス車両の導入

高齢者や障害のある方でも乗り降りの負担が少ない、かつ、排出ガスによる環境負荷の少ない国の最新の自動車排出ガス規制に適合したアイドリングストップ装置付きノンステップバス車両を計画的に導入し、人にもまちにも優しいバスサービスの提供を目指す。

・バス待ち環境の向上

バス停上屋、ベンチ、接近表示器等を整備し、お客さまに快適なバス待ち環境を提供していく。

・LED 行先表示器の機能向上

導入から 15 年以上経過し老朽化による故障も発生しているオレンジ色 LED 行先表示器について、白色 LED を使用し、より明るく遠くからでも見やすい機器に更新する。

・南北線車両更新に合わせた利便性向上

南北線車両更新に合わせて、駅ホームと停止した車両の間の段差を縮小するとともに、南北線各駅のホーム乗降口に隙間調整材を設置することで、駅ホームと車両間の隙間を縮小し、車椅子使用者がお一人でも乗降できるようにする。

また、車内の防犯・テロ対策を目的とした監視カメラの設置等を検討していく。

・地下鉄駅朝ラッシュ時の混雑対策

新社会人、新入学生が地下鉄を利用し始める年度初めの時期に合わせて、駅構内や車内での放送や職員による呼びかけによる分散乗車キャンペーンを実施し、車内混雑を平準化することで、お客さまが快適に地下鉄をご利用いただけることを目指す。

・地下鉄券売機の機能向上の検討

地下鉄券売機について、設備更新に合わせて、キャッシュレス決済の普及状況を踏

またクレジットカード対応など券売機の機能向上を検討していく。

(3) 戦略3:まちづくりへの貢献

①取組1:公共交通を中心とした交通体系の充実

・公共交通の利用促進施策との連携【せんだいスマートとの連携】

「せんだいスマート」は、公共交通利用促進に向けた施策で、公共交通を利用することで、健康面や生活そのものがスマートとなることを目指していく。

交通局においてもターゲットに合わせた情報発信に努める等により、車やバイク等の交通手段から公共交通への転換が進むよう取り組む。

・公共交通の利用促進施策との連携【公共交通利用促進イベントとの連携】

「交通フェスタ」への参加や「バス・ちか祭り」等の開催を通じて、公共交通の利用促進PR等を行う。

・公共交通の利用促進施策との連携【パークアンドライド等の実施】

地下鉄駅周辺の駐車場、バス営業所に自家用車を駐車(パーク)し、市バスまたは地下鉄に乗り換えて通勤先または通学先へ移動(ライド)するパークアンドライド、パークアンドバスライドを継続して実施する。

・公共交通の利用促進施策との連携【自転車施策との連携】

地下鉄駅への公共駐輪場の確保等の自転車施策と連携し、自転車と地下鉄を組み合わせた移動の利便性向上を図る。

・都心の回遊促進施策との連携【都心の回遊促進に係る事業との連携】

定禅寺通活性化推進事業を始めとする、都心の回遊促進に係る事業について、交通事業者として連携していく。

・都心の回遊促進施策との連携【都心部における均一運賃制度の実施】

都心バス均一運賃(120 円)や市中心部地下鉄均一運賃(210 円)を関係者と連携しながら継続して実施する。

・フィーダーバスの利便性向上

鉄道にバスが結節する交通体系の構築に向けて、東西線結節駅周辺バス均一運賃(100 円)を継続し、東西線の主要駅(八木山動物公園駅、薬師堂駅、荒井駅)に接続する路線バス(フィーダーバス)の利便性向上を図る。

・地域の移動手段の確保に向けた取組みとの連携

仙台市では、公共交通の利便性が低い地域において地域のニーズや移動の実態、交通需要の動向など、地域の実情に応じた地域主体の移動手段である乗合タクシー等の地域交通の導入を進めていく。市バス・地下鉄が乗継ぎ等において連携を図ることにより、地域の移動手段の確保に向けた取組みを推進する。

②取組2 まちづくりとの連携・社会への貢献

・バリアフリーの推進

仙台市交通局バリアフリー特定事業計画に基づき、誰もが利用しやすい、安全で安心なバリアフリー空間の整備に向けて、高齢者団体、障害者団体との意見交換を継続的に行いながら、市バス及び地下鉄の施設・設備、車両等のハード面及びバリアフリーに関する職員教育、啓発活動等のソフト面の両面についてバリアフリー化を推進していく。

・福祉施策への貢献【福祉割引】

障害者手帳をお持ちの方等が、係員に手帳を提示することなく、自動的に福祉割引が適用された運賃をお支払いいただける福祉割引用 icsca を引き続き発行する。

また、精神障害者保健福祉手帳をお持ちの方に対して割引の拡充を図っていく。

・福祉施策への貢献【敬老乗車証・ふれあい乗車証】

敬老乗車証、ふれあい乗車証を引き続き市バス・地下鉄でご利用いただけるようにする。

・観光施策への貢献【来訪者向けの公共交通施策の実施】

多様な外国人のお客さまに必要な情報を伝えられるよう、多言語表記の充実等の検討や音声翻訳機による案内サービスを提供する。

また、利便性の高い乗車券制度に引き続き参加することで、旅行者が公共交通を利用する際の利便性向上を図っていく。

・観光施策への貢献【大規模イベント対応】

仙台七夕まつり期間における地下鉄臨時ダイヤの設定や、SENDAI 光のページェント開催時等における観光シティループバス「るーぷる仙台」の夜間特別運行等、イベント時の需要に応じた運行を継続し、利用を呼び掛けていく。

・MaaSの推進

モビリティ全体をサービスとして捉え、目的地までのルートや移動手段、さらには街なかの飲食・物販、イベント等の検索・予約・決済等を、スマートフォンのアプリ等で一括して提供する仕組みである MaaS について、関係機関とともに推進していく。

・ICTや新技術の活用を検討

公共交通分野における ICT や新技術を活用した機器やシステムについて、情報収集や実証実験への協力等を検討していく。

(4) 戦略4: 持続可能な経営の確保

①取組1: 経営基盤の強化・経営の健全化

(関係機関と連携した利用促進)

・市バス・地下鉄利用のきっかけ作り

学校を通じて市バス・地下鉄の無料一日乗車券を児童・生徒に配布する等、若い世

代の方々に将来にわたり市バス・地下鉄を利用していただくためのきっかけを作る取り組みを継続して実施する。

- ・大学・高校等との連携

仙台市内の大学や高校等と連携し、オープンキャンパスや新入学生説明会等の機会に「学都仙台フリーパス」のPR等を行い、安全な公共交通による通学利用を促進する。

また、大学入学試験の際などに需要増に応じた運行を継続して行っていく。

- ・沿線の地域、イベント、施設等との連携

市バス・地下鉄沿線の観光地やお店等の地域情報やイベント情報を地元情報誌等と連携しながら魅力的に発信し、市バス・地下鉄を利用するきっかけを作っていくとともに、地下鉄施設や駅前広場等を利用したイベントの実施に協力していく。

- ・イメージアップ事業の推進

映画・アニメ等の人気のあるコンテンツとの連携・協力により、お客さまにお愉しみいただける事業を実施することで、市バス・地下鉄のPR及びイメージアップを図り、利用促進につなげる。

- ・地元スポーツチーム等との連携

地下鉄沿線に本拠地を持つプロスポーツチームと連携し、最寄り駅において駅装飾を行うことで、沿線の応援ムードを盛り上げ、試合会場への公共交通利用を促進する。

また、プロスポーツチームが所有するコンテンツとの連携により、市バス・地下鉄のPR及びイメージアップを図り、利用促進につなげる。

(増収)

- ・資産の有効活用

資産の有効活用を継続的に進めるとともに、遊休資産の新たな貸付等の有効活用策について検討を行い、可能なものから順次実施していく。

また、安定的な経営に向け、自販機やコインロッカー、売店、モバイルバッテリースタンドや駅構内の通信設備等の設置による増収を目指す。

- ・広告料収入の確保

バス車内外、地下鉄車内、駅構内等を活用した広告について、広告媒体、料金及び周知広報等の見直しにより、着実な広告料収入の確保に努める。

- ・地下鉄の運賃水準の検討

「東西線開業 40 年以内の累積欠損金解消」など、長期的な視点に立ちながら、地下鉄の運賃改定の時期や必要性について検討を行う。

(費用削減)

- ・企業債発行額の精査による利息負担の抑制

収支計画を踏まえ、企業債を財源とする建設改良事業の絞り込みを行うとともに、国庫補助金等の活用できる財源の確保に努め、企業債の適切な新規借入に努める。

また、企業債の借入期間及び償還方法等の精査を行い、利息負担の抑制を図る。

・燃料費・光熱水費の節減

競争入札により電力需給契約相手の選定を行うことによる電力費の低減、業務運用の改善、省エネ機器類の導入を通じて、燃料費や光熱水費の節減を図る。

・投資の選択・集中

将来の事業規模、乗車人員やサービス水準を見据えて、投資の選択・集中を行う。不要不急な事業の削減、設備の更新スペックの見直し、中古バス車両の購入等により投資の抑制を図り、持続可能な事業運営に必要な不可欠な投資を計画的に実施する。

・バス運転業務の管理の委託の実施

民間活力の活用と経営効率化に向けて、平成 18 年度からバス運転業務の管理の委託を実施している。

外部委員を含めた「仙台市交通局市営バス事業の管理委託評価委員会」を設置し、受託者の実績等の客観的な評価を行うことで、経費節減と安全・安心なサービスの提供の両立を図る。

・バス運転業務の管理の委託のあり方検討

全国的な大型二種免許保有者の減少を受け、バス事業者における人材確保のための費用が上昇傾向にある。交通局においても、近年、管理の委託費用が年間約 2% ペースで上昇傾向にあり、徐々に経費削減効果が減少している。こうした状況を踏まえて、今後の管理の委託のあり方を検討していく。

・駅業務委託の実施

民間活力の活用と経営効率化に向けて、平成 27 年度から地下鉄駅の管理業務の民間委託を開始している。令和 6 年度時点で、南北線 10 駅、東西線 10 駅を委託している。(令和 7 年度 長町南駅 令和 8 年度 八乙女駅 拡大予定)

公募による応募事業者の選定・評価を外部有識者で構成する選定委員会により、専門的見地から行うことによりサービス水準を確保しつつ、経費削減を図っていく。

(その他の経営改革の取組み)

・利用状況に応じた運行の効率化(一定エリアの路線廃止)

仙台市では、地域のニーズや移動の実態、交通需要の動向など、地域の実情に応じた地域主体の移動手段である乗合タクシー等の地域交通の導入を進めている。市バスのお客さまが極めて少ないエリアにおいては、市バスと地域交通とで役割分担を行い、乗継ぎ等において連携を図りながら、路線バスから地域交通への転換を進めていく。これにより、地域の移動を担う交通手段を確保しつつ、バス事業の経営改善を図っていく。

- ・利用状況に応じた運行の効率化(便数調整)

市バス・地下鉄事業の効率性・採算性を改善するため、現行ダイヤの利用状況の詳細な分析を行い、ダイヤ改正において需要に応じた便数調整を実施し、運行の効率性向上を目指していく。

- ・市バスの運賃改定

現行の運賃水準のままでは、計画期間終期には資金不足比率が経営健全化団体判断基準の 20%を大きく超過する見通しであることから、事業継続のために必要な増収を図るための運賃改定を実施する。

- ・経営改善によるバスの一般会計補助金の抑制

地方公営企業の会計は、法の定めにより独立採算が原則である。

本計画の各取組みを推進することで営業収支の改善を図り、一般会計補助金の繰入額の抑制に取り組み、経営の自立性及び持続可能性を高めていく。

- ・各種企業債制度の適切な活用

円滑な事業運営のための資金を確保する一方で、後年度の負担を過度に増大させないよう、各種企業債制度の適切な活用に努めていく。

- ・icsca ポイント制度の見直し

新型コロナウイルス感染症の影響でバス・地下鉄の乗車料収入が大幅に減少する中、持続可能な経営を確保するためには、経営改善に向けたさらなる取り組みが必要であり、制度導入当初の IC 乗車券の利用促進という目的は果たされたと考えられることなどを勘案し、icsca ポイント制度の見直しを実施する。

※令和 4 年度末をもって基本ポイントの付与を終了した

- ・仙台市交通事業経営計画の見直し

新型コロナウイルス感染症の影響が現計画策定時の想定よりも深刻かつ長期化したこと等により、現経営計画における収支見直しと実際の状況に乖離が生じていることから、経営計画の見直しを行う。

②取組2:人材の育成・確保

- ・安定的な人材確保

積極的に事業内容や採用試験の PRを行うことで、事業量に見合ったバス運転士や駅務員、地下鉄運転士を確保する。

- ・次世代の職員の育成と技術の確実な継承

研修や教育訓練等を通じて、各事業を支える人材の育成に取り組んでいく。

また、ベテラン職員等から指導する立場に立つ職員を育成し、技術やノウハウの継承が行えるよう取り組んでいく。

- ・業務への意欲を高めるための取組み

職員の功績や努力を適切に評価し、模範的な職員を表彰し局内で広報することや、

バスや地下鉄を利用された方から職員を賞揚する言葉をいただいた場合等に、局内通信等で紹介することで、業務への意欲向上を図っていく。

また、職員から提案された業務改善意見に対して、プロジェクトチーム立ち上げにより、実現に向けた活動を行う。

- 職員の働きやすい環境づくり

職員の意欲や意識を向上させるための様々な取組みを進め、職員のモチベーションを高めるとともに、職員の工夫や発想の積極的な活用を通じ、職員が自ら業務改善に取り組む組織風土を醸成していく。

仙台市交通局障害者活躍推進計画に基づき、障害者雇用の推進に努める。

- コンプライアンスの推進

職員一人ひとりが、法令やルールを守り市民からの信頼低下につながる事態の発生を予防するとともに、市民ニーズや社会の要請に応えられるよう、各職場で意見交換会などを通じて、コンプライアンス推進の意識付けや啓発の取組みを行っていく。

- ワークライフバランスの推進

家庭と仕事の両立支援を行うとともに、超過勤務縮減の取組みを進めることで、職員一人ひとりのワークライフバランスの実現を目指す。

- デジタル技術の活用による事務の効率化

勤務管理や文書決裁など、これまで書面による事務処理が多かった内部事務手続きについて、システムを導入し、デジタル技術の活用を進めることによって、組織全体の生産性・業務効率性を高めていく。

第4 包括外部監査の結果

I 自動車運送事業(市バス)

1 「仙台市交通事業経営計画（令和3年度～12年度）」について

市は、仙台市交通事業経営計画（令和3年度～12年度）（以下、「現計画」という）を作成し実行している。令和5年度で計画開始から3年が経過し、計画と実績に乖離が生じている。

計画の実施状況を確認し、以下の項目について検討した。

- (1) 乗車料収入の予測
- (2) 地域交通転換の計画
- (3) 人件費の見積もり
- (4) 経費等の見積もり
- (5) 単年度損益の黒字化、累積損失の解消について
- (6) 運賃の改定
- (7) バス事業の民間への委譲

なお、市は、交通事業経営検討委員会を設置し、令和5年7月31日から計画の改定を検討している。

(1) 乗車料収入の予測

現計画の乗車人員と乗車料収入の予測の内容及び計画と実績の乖離の内容を確認するため、現計画の乗車人員と乗車料収入の算定資料及び乗車人員と乗車料収入の実績の資料を閲覧するとともに、乗車人員と乗車料収入の予測方法及び計画と実績の乖離の状況を担当者に質問した。

現計画では①令和元年度の乗車実績を仙台市まちづくり政策局の推計した人口動態データを基に増減して「新型コロナウイルス感染症の影響がない」の場合の乗車人員の推計値を積算し、②この推計値に新型コロナウイルス感染症からの回復予測率を乗じる等により乗車人員の見通しを算出している。

①令和3年度から令和12年度までの新型コロナウイルス感染症の影響がない場合の乗車人員の見通しと②現計画の乗車人員及び③令和3年度から令和5年度までの乗車人員の実績は以下のとおりである。

(図表13 R3からR12の乗車人員の予測及びR3からR5の乗車人員の実績)

	新型コロナ なし① (千人)	現計画② (千人)	実績③ (千人)	計画時 の回復率 ②/①	実際 の回復率 ③/①	計画に 対する実績 ③/②
R3	37,814	32,952	29,653	87.1%	78.4%	90.0%
R4	37,716	35,090	31,921	93.0%	84.6%	91.0%

	新型コロナ なし① (千人)	現計画② (千人)	実績③ (千人)	計画時 の回復率 ②/①	実際 の回復率 ③/①	計画に 対する実績 ③/②
R5	37,635	36,147	33,943	96.0%	90.2%	93.9%
R6	37,445	37,092	-	99.1%	-	-
R7	37,350	37,350	-	100.0%	-	-
R8	37,156	37,156	-	100.0%	-	-
R9	37,050	37,050	-	100.0%	-	-
R10	36,851	36,851	-	100.0%	-	-
R11	36,713	36,713	-	100.0%	-	-
R12	36,472	36,472	-	100.0%	-	-

(出典:市提出書類より監査人作成)

現計画では、令和 3 年度に 87.1%まで回復、その後は段階的に回復し、令和 7 年度には 100%まで回復する想定としている。

令和 5 年度における乗車人員の実績は 33,943 千人であり、現計画の 36,147 千人に比べ乗車人員は回復していない。

乗車人員の券種別の実績の内容を確認するため、資料を閲覧するとともに担当者に質問した。

令和元年、令和 3 年度から令和 5 年度の市バスの券種別の乗車人員と構成比の実績は以下のとおりである。

(図表 14 券種別の乗車人員と構成比)

(単位:千人)

	R1		R3		R4		R5	
	人員	構成比	人員	構成比	人員	構成比	人員	構成比
普通券	3,028	8%	1,824	6%	1,949	6%	2,018	6%
ICSF(※1)	13,899	37%	11,320	38%	12,292	39%	12,852	38%
一日券・団体券	6	0%	4	0%	6	0%	8	0%
敬老乗車証 (※2)	5,540	15%	4,225	14%	4,662	15%	4,902	14%
ふれあい乗車 証(※3)	2,035	5%	1,824	6%	1,918	6%	2,053	6%
るーぶる仙台 (※4)	456	1%	131	0%	210	1%	312	1%
定期外計	24,964	66%	19,328	65%	21,037	66%	22,145	65%
通勤定期	5,653	15%	5,208	18%	5,312	17%	5,843	17%
区間通学定期	30	0%	30	0%	46	0%	44	0%

	R1		R3		R4		R5	
	人員	構成比	人員	構成比	人員	構成比	人員	構成比
学都仙台フリーパス(※5)	6,675	18%	4,887	16%	5,343	17%	5,721	17%
都心バス共通定期券(※6)	249	1%	200	1%	183	1%	190	1%
定期計	12,607	34%	10,325	35%	10,884	34%	11,798	35%
合計	37,571	100%	29,653	100%	31,921	100%	33,943	100%

(※1)ICSF...IC 乗車券への入金(チャージ)による乗車のこと。

(※2)敬老乗車証(仙台市施策)...仙台市在住の 70 歳以上の方が、市バス・宮城交通バス・地下鉄を 1 割の自己負担で利用できる乗車券。(令和 6 年 10 月より 2.5 割の自己負担に変更)

(※3)ふれあい乗車証(仙台市施策)...仙台市の発行する各種障害者手帳をお持ちの方が、市バス・宮城交通バス・地下鉄の市内区間を無料で利用できる乗車券。

(※4)るーぶる仙台...仙台市中心部の観光スポットを結ぶ循環バス。

(※5)学都仙台フリーパス ...学生・生徒・児童を対象に、市バス全線や希望する地下鉄路線が乗り放題となる通学定期券。

(※6)都心バス共通定期券 ...バス 120 円パッ区エリア内の市バス、宮城交通バス共通のフリー定期券。

(出典:交通局 HP 資料等により監査人作成)

定期外では、ふれあい乗車証及び一日券・団体券を除き、令和 5 年度において、令和元年度の乗車人員まで回復していない。

定期では、学徒仙台フリーパスと都心バス共通定期券が、令和 5 年度において、令和元年度の乗車人員まで回復していない。

乗車料収入の算定方法を確認するため、算定資料を閲覧するとともに担当者に質問した。

現計画の乗車料収入(運送収益)の金額、乗車人員、平均運賃は以下のとおりである。

(図表 15 現計画の運送収益、乗車人員及び平均運賃)

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
運送収益 (百万円)	5,707	6,048	6,226	6,384	6,426	6,850	6,833	6,800	6,777	6,737
乗車人員 (千人)	32,952	35,090	36,147	37,092	37,350	37,156	37,050	36,851	36,713	36,472
平均運賃 (円)	173	172	172	172	172	184	184	184	184	184

(出典:市提出資料より監査人作成)

令和 3 年度の運送収益は予算資料に基づいて作成している。

令和 4 年度から令和 7 年度の計画は、令和 1 年度の運送収益実績値に人口推計と新型コロナウイルス感染症による影響予測を反映させた後、さらに減便による逸走の影響を反映させて計算しており、令和 8 年度以降は各年度の運送収益に 7% の値上げを加味している。なお、(図表 15 の) 各年度の平均運賃は、運送収益を乗車人員で除したものである。

現計画の平均運賃と令和 3 年度から令和 5 年度の平均運賃の乖離の状況を確認するため、令和元年度、令和 3 年度から令和 5 年度の定期外、定期及び合計の運送収益と乗車人員の資料を閲覧し、担当者に質問した。

令和元年度、令和 3 年度から令和 5 年度の乗車料収入(運送収益)の金額、乗車人員、平均運賃は以下のとおりである。

(図表 16 定期外及び定期ごとの運送収益、乗車人員、平均運賃)

	R1		R3		R4		R5	
	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比
運送収益(百万円)								
定期外	4,906	76.3%	3,810	74.9%	4,179	75.9%	4,494	75.7%
定期	1,526	23.7%	1,275	25.1%	1,330	24.1%	1,444	24.3%
合計	6,432	100.0%	5,084	100.0%	5,509	100.0%	5,938	100.0%
乗車員数(千人)								
定期外	24,964	66.4%	19,329	65.2%	21,037	65.9%	22,145	65.2%
定期	12,607	33.6%	10,324	34.8%	10,884	34.1%	11,798	34.8%
合計	37,571	100.0%	29,653	100.0%	31,921	100.0%	33,943	100.0%
平均運賃(円)								
定期外	197		197		199		203	
定期	121		123		122		122	
合計	171		171		173		175	

(出典: 交通局 HP 資料より監査人作成)

令和 5 年度の現計画の平均運賃は 172 円であるが、令和 5 年度の平均運賃(定期外と定期)の実績は 175 円であり、計画に比べ、平均運賃が上昇している。

令和 5 年度は、令和 5 年 4 月からの「icsca 基本ポイントの付与終了」により、従来、乗車料収入(定期外の ICFS の収入)から差し引かれていたポイント相当分が増収となり、定期外の平均運賃が高くなったことが大きな要因である。

また、現計画では、単一の平均運賃に基づいて乗車料収入を算定しているため、券種別の乗車人員の構成比は一定で、乗車料収入の構成比も一定と仮定しているが、令和 3 年度から令和 5 年度は、乗車員数や乗車料収入の構成割合は変動している。

(意 見) 乗車料収入の予測について

現計画から乗車人員が乖離して、乗車人員の傾向が変化している状況で現計画を実行す

ることは合理的ではない。また、制度変更や利用傾向の変容等によって券種別の乗車料収入や乗車人員が変動し、券種別の乗車料収入や乗車人員の構成割合、平均運賃が変動している状況において、令和元年度の券種割合に基づく単一の平均運賃と乗車人員予測による乗車料収入の計画は合理的ではない。

経営計画の有効性を高めるため、現在の足元の状況を踏まえ、券種別の乗車人員予測に基づく計画の策定が望まれる。現在、市の交通事業経営検討委員会において、新たな券種別の乗車人員予測に基づく計画の策定を検討しており、券種別の状況を反映した計画の策定を実施されたい。

(2) 地域交通転換の計画（バス）

現計画の地域交通転換の計画と実績の乖離の内容を確認するため、現計画の地域交通転換の計画に関する資料及び地域交通転換の実績に関する資料を閲覧するとともに、地域交通転換の計画と実績の内容及び計画と実績の乖離の状況を担当者に質問した。

現計画では、地域交通転換により約 5%の事業量削減を見込んでいる。仙台市交通局によると、「地域交通転換は仙台市都市整備局が策定した「仙台市地域公共交通計画」に記載されている『みんなで育む多様な交通確保エリア』のうち、仙台市交通局が、特に収支状況が厳しく、地域交通への転換を急いでほしいと要望していた「優先地域」について、概ね仙台市交通事業経営計画期間中に転換し、事業量削減が達成するものとして、収支見通しを作成した。」とのことである。

「仙台市地域公共交通計画」では、『みんなで育む多様な交通確保エリア』は、地域、交通事業者、行政の三者で意見交換を行いながら、地域の実情に応じた路線バスや地域交通等の交通サービスのうち適した移動手段を検討するエリアとする。」と記載している。

仙台市地域公共交通計画では、令和 3 年度末時点導入(試験運行を含む)地区 4 件(燕沢、新川、坪沼、秋保地区)で、令和 8 年度末時点 10 件を目標値として設定している。

現計画では、令和 5～7 年度に△1.7%ずつ地域交通転換による事業量削減(路線廃止)を見込んでいる。

地域交通導入の進捗状況(令和 5 年度)は以下のとおりであった。

(図表 17 地域交通導入の進捗状況(令和 5 年度))

地区名	令和 5 年度	運行形態	備考
燕沢地区	本格運行(R3.4～)	乗合タクシー (路線定期運行型)	導入以前より空白地域
新川地区	本格運行(R3.4～)	乗合タクシー (区域運行型)	令和 3 年 3 月に路線廃止(効果額は現計画の収支見込に反映済)
坪沼地区	本格運行(R3.4～)	乗合タクシー (区域運行型)	平成 18 年より路線バス廃止+乗合タクシーに移行済

地区名	令和 5 年度	運行形態	備考
秋保地区	実証運行	乗合タクシー (区域運行型)	令和 6 年度より本格運行
生出地区	試験運行 I (R5.10 ～)	乗合タクシー (区域運行型)	令和 6 年度より試験運行 II 事業
田子・余 目地区	地域交通検討会発 足(R5.4～)	乗合タクシー (路線定期運行型)	令和 6 年 6 月 25 日 事業計画(案) 策定
岡田・鶴 巻地区	地域交通検討会発 足(R5.4～)	乗合タクシー (区域運行型)	令和 6 年 6 月 20 日 事業計画(案) 策定
六郷東部 地区	地域交通検討会発 足(R5.4～)	乗合タクシー (定時定路線型)	令和 6 年 5 月 16 日 事業計画(案) 策定
郡山・八 本松地区	地域交通検討会発 足(R5.10～)	乗合タクシー (定時定路線型)	令和 6 年 7 月 31 日 事業計画(案) 策定

(出典:交通局 HP 資料より監査人作成)

「仙台市地域公共交通計画」に記載されている「地域交通の導入フローの一例」は以下のとおりである。

- ①地域住民から仙台市へ相談等
- ②地域住民、仙台市、交通事業者による地域の実情にあった移動手段についての意見交換。
移動実態調査／グループインタビュー、意見交換会(地域に合った交通の検討)等
- ③地域の実情に応じた移動手段の確保に向けた検討。路線バスの活用(利用促進)、新たな移動手段の活用(地域交通の運行計画策定、地域交通の試験運行等)
- ④地域の実情に応じた移動手段の実現。地域交通の本格運行、路線バスと地域交通の適切な機能分担

地域交通は、地域から仙台市への相談等により、まず意見交換が始まるもので、地域と事業者との三者協働で導入に向けて取り組むこととされている。

そのため、地域交通転換は市主導で実施できる事業ではない。

地域交通導入は少ないながらも実行されているが、令和 5 年度末時点での事業量削減率は 0%であり、バス事業量削減には直接的につながっていない。

(意 見) 地域交通転換の計画について

地域交通の転換については、市が主体的に進めるものではないことから、事前に計画として織り込むことは困難であると考えられる。

令和 5 年度末において削減率 0%となっているが、今後も計画通り進むか不確実である。

経営計画の有効性を高めるため、このような施策については、計画に含めないことが望ましい。現在、市の交通事業経営検討委員会において、経営計画の見直しをしており、地域交通転換による計画期間中の事業量削減を見込まないことを検討されており、これを踏まえた計画の策定を実施されたい。

なお、事業量の削減計画において、便数削減 12.5%と地域交通転換による削減 5%については、対象地域が重複しているとのことで、同じ路線について便数削減と地域交通転換を実施すると、便数削減 12.5%と地域交通転換による削減 5%の合計 17.5%の削減効果は得られない。今後、新たな便数削減などの計画を検討される際には、重複による削減効果の減殺の有無について、確認したうえで、計画の策定を実施されたい。

(意 見) 地域住民への情報提供について

令和 5 年度末時点での路線バスの事業量の削減率は 0%である。地域交通の転換を進めるにあたり、現計画の値上げ案では赤字が解消されないこと、バス料金については、現計画からさらに値上げが必要であることなど、地域住民への情報提供が不足していると考えられる。

地域交通の転換を進めるにあたり、現計画の値上げでは赤字が解消されないことや将来のバス料金の値上げの予測など地域住民の判断に十分な情報の提供を実施されたい。

(3) 人件費の見積もり

現計画の人件費の見積もりの内容及び計画と実績の乖離の内容を確認するため、現計画の人件費の算定資料及び人件費の実績の資料を閲覧するとともに、人件費の計画と実績の乖離の状況を担当者に質問した。

現計画の人件費は、運転士・指定業務職の給与、その他の職員の給与、退職手当を計算し、集計している。なお、給与改定率については、向こう 10 年間で大幅なベースアップが生じる可能性は低いと想定されるため見込んでいない。

① 運転士・指定業務職の給与等

運転士・指定業務職の後年度人員・年齢構成を推計し、年齢別給与年額(令和元年度決算ベース)に、各年度の人員数を乗じて計算する。再任用・会計年度任用職員についても、後年度の人員数を推計し、勤務時間数に応じた給与年額(令和元年度決算ベース)を乗じて計算する。

② その他の職員の給与等

その他の職員について、中期人員計画(令和 2 年策定要求)ベースで後年度人員数を推計し、年齢別給与年額(令和元年度決算ベース)に、各年度の人員数を乗じて計算する。再任用・会計年度任用職員については、後年度も令和元年度と同数の人員数・給与水準を見込んでいる。

③ 退職給付引当金

退職者数は後年度推計により算定し、実支給水準は平成 30 年度及び令和元年度決算ベースの平均支給額とする。要支給額は、令和元年度決算をベースに、給与の後年度増減率、退職手当支給月数の増加率等を乗じて増減させて計算する。

令和 3 年度から令和 5 年度の人件費の計画と実績は以下のとおりであり、各年度において仙台市人事委員会勧告等により給与改定を行っている。直近では令和 6 年 4 月 1 日より施行している。

(図表 18 人件費の計画と実績)

(単位:千円)

	計画	決算	主な給与改定内容
R3	4,193,702	3,777,742	(令和 3 年 10 月 仙台市人事委員会) ① 月例給の公民較差(△0.03%)が極めて小さく、月例給の改定見送り ② 期末・勤勉手当(ボーナス)を引下げ(△0.15 月分) ③ 勧告どおり実施された場合、職員(行政職)の平均年間給与は約5万7千円減(0.9%) (事業報告書) 令和 3 年 11 月 26 日改定を行い、令和 3 年 12 月 1 日から施行した。
R4	3,996,609	3,714,197	(令和 4 年 10 月 仙台市人事委員会) ① 月例給の公民較差(0.22%)を解消するため、給料表を改定(令和4年4月1日から実施)― 初任給を中心に若年層の給料月額を引上げ ② 特別給(期末・勤勉手当)を引上げ(0.10 月分) ③ 勧告どおり実施された場合、職員(行政職)の平均年間給与は約5万1千円増(0.8%) (事業報告書) 令和 4 年 12 月 27 日改定を行い、令和 4 年 4 月 1 日から適用した。
R5	3,984,664	3,850,092	(令和 5 年 10 月 仙台市人事委員会) ① 月例給の公民較差(0.77%)を解消するため、給料表を改定(令和 5 年 4 月 1 日から実施)― 初任給を中心に若年層の給料月額を引上げ ② 特別給(期末・勤勉手当)を引上げ(0.10 月) ③ 勧告どおり実施された場合、職員(行政職)の平均年間給与は約 8 万 7 千円増(1.4%) (事業報告書) 令和 5 年 12 月 27 日改定を行い、令和 5 年 4 月 1 日から適用した。

(出典:市 HP 資料より監査人作成)

なお、計画と決算の差額については、給与改定による変動のほか、人員構成の変動及び人員の減等によるものも含まれる。

(意 見) 人件費の見積もりについて

賃金の上昇により、計画上の賃金の実績と乖離しており、前回の計画策定時と経済環境や労働市場が大きく変わっている。

経営計画の有効性を高めるため、経済環境等を踏まえた合理的な仮定を設定して人件費を見積もり、経営計画を策定することが望ましい。現在、市の交通事業経営検討委員会において、賃金上昇を反映した計画の策定が検討されており、経済環境等を踏まえた合理的な仮定を設定し、計画の策定を実施されたい。

また、運転士等が計画通り採用されていないことにより、人件費に乖離が生じている場合には、経営計画を適切に実施することができないと考えられる。経営計画の有効性を高めるため、経営計画に人員の状況を反映させることが望ましい。

(4) 経費等の見積もり

現計画の経費の見積もりの内容及び計画と実績の乖離の内容を確認するため、現計画の経費の算定資料及び経費の実績の資料を閲覧するとともに、経費の計画と実績の乖離の状況を担当者に質問した。

現計画では、経費について、原則として、令和元年度決算に基づいて計算している。

近年のエネルギー価格の上昇により、バスにおける軽油の単価は、現計画時の単価 96.9 円に比べ、令和 6/1～令和 6/3 の単価は 122.5 円であり、+26.4%上昇している。現計画には物価上昇が反映されてなく、実績との乖離が生じている。

令和 3 年4月から令和 6 年 3 月までの軽油購入単価の推移は以下のとおりであった。

(図表 19 軽油購入単価の推移(令和 3 年 4 月～令和 6 年 3 月))

(単位:円(税抜)/L)

期間	購入単価	期間	購入単価	期間	購入単価
R3/4～R3/6	94.0	R4/4～R4/6	134.9	R5/4～R5/6	109.3
R3/7～R3/9	99.3	R4/7～R4/9	115.6	R5/7～R5/9	118.4
R3/10～R3/12	101.8	R4/10～R4/12	109.8	R5/10～R5/12	107.7
R4/1～R4/3	103.3	R5/1～R5/3	109.8	R6/1～R6/3	122.5

(出典:市提出資料より監査人作成)

(意 見) 経費等の見積もりについて

物価の上昇により、計画上の物価が実績と乖離しており、前回の計画策定時と経済環境が大きく変わっている。経営計画の有効性を高めるため、経済環境を踏まえた合理的な仮定を設定して経費等を見積もり、経営計画を策定することが望ましい。現在、市の交通事業経営検討委員会において、物価上昇を反映した計画の策定を検討しており、経済環境を踏まえた合理的な仮定を設定し、計画の策定を実施されたい。

(5) 単年度損益の黒字化、累積損失の解消について

現計画の各年度の損益と累積損失の内容を確認するため、現計画の各年度の損益と累積損失の算定資料を閲覧するとともに、計画の内容を担当者に質問した。

現計画の財政収支計画は以下のとおりである。

(図表 20 財政収支計画)

収益的収支

(単位:億円)

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
営業収益(A)	60	63	65	66	67	71	71	71	70	70
うち乗車料収入	57	60	62	64	64	69	68	68	68	67
営業外収益ほか	30	31	31	30	29	26	25	23	24	24
うち一般会計補助金	30	30	30	30	28	25	25	23	23	23
収益(B)	90	94	96	96	96	97	96	94	94	93
営業費用(C)	102	99	101	99	101	99	97	94	94	94
人件費	42	40	40	34	33	34	34	32	33	33
経費	52	51	52	52	52	52	52	53	53	54
うち管理の委託料	27	27	28	28	29	29	30	31	31	32
減価償却費	8	8	9	13	16	13	11	9	8	7
営業外費用ほか	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
費用(D)	103	100	102	101	102	100	99	96	96	95
営業収支(A・C)	△ 42	△ 36	△ 36	△ 33	△ 34	△ 28	△ 27	△ 24	△ 24	△ 24
当年度純損益(B・D)	△ 13	△ 6	△ 6	△ 4	△ 7	△ 4	△ 3	△ 2	△ 2	△ 2
累積損益	△ 76	△ 82	△ 88	△ 92	△ 99	△ 103	△ 106	△ 107	△ 109	△ 111

資本的収支

(単位:億円)

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
資本的収入 (E)	14	16	26	27	14	15	13	14	12	10
資本的支出 (F)	18	24	35	37	23	26	24	24	21	18
うち建設改 良費	11	15	25	25	9	8	6	7	7	9
うち企業債 償還金	7	9	10	11	14	18	18	17	13	9
差引(E-F)	△ 4	△ 8	△ 9	△ 10	△ 9	△ 11	△ 11	△ 10	△ 8	△ 8
補てん財源	△ 6	△ 2	1	2	2	4	1	△ 1	△ 3	△ 3
当年度末資 金剰余額	△ 10	△ 10	△ 8	△ 8	△ 7	△ 7	△ 10	△ 11	△ 12	△ 11

資金不足比率

(単位:億円)

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
資金不足額 (G)	10	10	8	8	7	7	10	11	12	11
営業収益(再 掲)(A)	60	63	65	66	67	71	71	71	70	70
資金不足比 率(G÷A)	16.1%	15.0%	13.0%	12.1%	10.9%	10.3%	13.4%	15.3%	16.5%	15.7%

(出典:市提出書類より監査人作成)

現計画では、①事業量削減として、需要に応じた便数調整により約 12.5%の事業量削減と地域交通転換により約 5%の事業量削減により、計画期間中の累計で約 33 億円の営業収支改善、②令和 8 年度に 7%の運賃改定により、単年度で約 4.5 億円、令和 8～12 年度の累計で約 22.5 億円の乗車料収入増、③特別減収対策企業債借入として、新型コロナウイルス感染症の影響による減収に対応するための借入を令和 2 年度に実施することにより、令和 12 年度の当期純損益△2 億円、累積損益△111 億円、資金不足額 11 億円、資金不足比率 15.7%を計画している。

資金不足比率は経営健全化団体の判断基準 20%未満に抑制している。また、一般会計補助金を 20 億円台半ばに抑制する計画である。

路線別の営業収支の実績を確認するため、資料を閲覧するとともに内容を担当者に質問した。

令和 3 年度から令和 5 年度の路線別の営業収支の実績は以下のとおりである。

(図表 21 路線別営業収支(営業係数順))

(単位:百万円)

路線名	令和 3 年度			令和 4 年度			令和 5 年度		
	営業 収入	営業 費用	営業 収支	営業 収入	営業 費用	営業 収支	営業 収入	営業 費用	営業 収支
桜ヶ丘	254	315	△ 61	276	318	△ 42	292	331	△ 39
泉ビレジ	322	419	△ 97	343	423	△ 80	363	436	△ 73
長命ヶ丘	127	182	△ 55	139	183	△ 44	148	190	△ 42
中山・川平	524	746	△ 222	566	752	△ 186	602	779	△ 177
貝ヶ森団地	205	301	△ 96	222	303	△ 81	240	318	△ 78
南吉成	308	455	△ 146	337	459	△ 123	345	462	△ 118
沖野	105	166	△ 61	113	167	△ 54	122	170	△ 49
折立・茂庭台	217	340	△ 123	231	344	△ 114	244	356	△ 111
北山・子平町	166	284	△ 118	188	286	△ 98	202	296	△ 94
鶴ヶ谷・南光台	649	1,001	△ 353	688	1,017	△ 329	735	1,071	△ 337
動物公園	196	337	△ 141	211	340	△ 129	227	356	△ 130
西の平	46	81	△ 35	51	82	△ 31	54	86	△ 31
作並	143	255	△ 111	157	259	△ 102	169	269	△ 99
瞑想の松	43	80	△ 37	48	81	△ 33	52	85	△ 33
緑ヶ丘	54	101	△ 47	59	101	△ 42	63	105	△ 42
東仙台営業所	226	405	△ 180	237	413	△ 176	249	417	△ 168
井土浜	245	463	△ 218	259	469	△ 210	284	492	△ 208
住吉台	82	149	△ 67	84	151	△ 67	89	157	△ 68
定義	65	138	△ 73	74	141	△ 66	81	144	△ 63
岩切	98	189	△ 92	102	192	△ 90	108	202	△ 94
芋沢	112	224	△ 113	119	227	△ 107	128	238	△ 111
恵和町	54	101	△ 47	56	102	△ 46	57	107	△ 50
交通公園	106	227	△ 121	115	229	△ 114	123	236	△ 112
野草園	55	122	△ 67	61	124	△ 63	66	127	△ 61
八木山南団地	49	99	△ 51	52	100	△ 48	55	105	△ 50
七北田	28	55	△ 27	29	56	△ 27	30	59	△ 29
四郎丸	127	289	△ 162	140	293	△ 153	151	307	△ 157

路線名	令和 3 年度			令和 4 年度			令和 5 年度		
	営業 収入	営業 費用	営業 収支	営業 収入	営業 費用	営業 収支	営業 収入	営業 費用	営業 収支
高砂	65	149	△ 83	71	150	△ 80	76	156	△ 80
大沢	48	108	△ 59	52	109	△ 58	56	115	△ 59
蒲生	49	115	△ 66	53	117	△ 63	58	120	△ 62
南小泉	120	274	△ 154	125	277	△ 152	135	288	△ 153
六丁の目・岡田	101	238	△ 137	108	241	△ 133	115	252	△ 137
高松・安養寺	76	179	△ 103	81	182	△ 101	86	190	△ 104
卸町	54	166	△ 112	58	168	△ 110	62	175	△ 113
東部工場団地	9	31	△ 22	9	31	△ 22	9	33	△ 23
根白石	32	126	△ 94	34	128	△ 95	33	135	△ 102
工学部・宮教大	9	41	△ 32	9	41	△ 32	10	43	△ 34
深沼	30	174	△ 144	33	176	△ 143	36	178	△ 142
福田町四丁目	13	69	△ 56	13	70	△ 57	15	73	△ 59
長町	3	19	△ 16	3	19	△ 16	3	17	△ 14
大和町	16	89	△ 73	16	90	△ 74	16	82	△ 66
秋保・二口	14	87	△ 73	15	89	△ 73	17	93	△ 76
東黒松	1	12	△ 11	1	12	△ 11	1	12	△ 11
余目	2	24	△ 22	2	24	△ 22	2	25	△ 23
合計	5,248	9,425	△ 4,177	5,640	9,536	△ 3,896	6,008	9,889	△ 3,880

(出典:市提出書類より監査人作成)

令和 3 年度から令和 5 年度の路線別の営業収支はすべての路線で赤字である。便数調整により事業量を削減しているが、全路線で赤字となっている。

路線別の営業係数の実績を確認するため、資料を閲覧するとともに内容を担当者に質問した。

令和元年度から令和 5 年度の路線別の営業係数の実績は以下のとおりである。

(図表 22 営業係数(営業係数順))

	路線名	R1	R2	R3	R4	R5
1	桜ヶ丘線	99	137	124	115	113
2	泉ビレジ線	109	138	130	123	120
3	長命ヶ丘線	120	154	143	131	128
4	中山・川平線	117	150	142	133	129
5	貝ヶ森団地線	119	164	147	137	132

	路線名	R1	R2	R3	R4	R5
6	南吉成線	125	165	148	136	134
7	沖野線	133	169	158	148	140
8	折立・茂庭台線	123	168	157	149	145
9	北山・子平町線	146	207	171	152	146
10	鶴ヶ谷・南光台線	126	161	154	148	146
11	動物公園線	153	183	172	161	157
12	西の平線	157	190	176	161	158
13	作並線	152	188	178	165	159
14	瞑想の松線	151	207	186	169	164
15	緑ヶ丘線	158	200	187	171	167
16	東仙台営業所線	160	192	180	174	168
17	井土浜線	156	200	189	181	173
18	住吉台線	142	191	182	179	176
19	定義線	176	231	211	189	178
20	岩切線	160	204	194	188	187
21	芋沢線	160	213	201	190	187
22	恵和町線	161	199	187	183	188
23	交通公園線	173	227	214	199	191
24	八木山南団地線	181	214	204	194	192
25	野草園線	177	262	223	203	192
26	七北田線	175	188	194	191	197
27	四郎丸線	184	238	228	210	204
28	高砂線	185	234	227	212	205
29	大沢線	172	230	223	211	207
30	蒲生線	199	255	234	219	208
31	南小泉線	193	237	229	222	214
32	六丁の目・岡田線	196	256	235	224	220
33	高松・安養寺線	204	260	236	225	221
34	卸町線	252	325	309	290	282
35	東部工場団地線	277	347	354	344	344
36	根白石線	344	422	392	378	406
37	工学部・宮教大線	419	491	453	436	452
38	深沼線	480	616	579	531	492
39	福田町四丁目線	426	527	531	538	505
40	長町線	511	606	572	557	518
41	大和町線	449	544	558	568	522
42	秋保・二口線	367	629	619	577	537
43	東黒松線	1,109	1,290	1,374	1,306	1,179
44	余目線	1,103	1,398	1,397	1,260	1,242
	合計	149	193	180	169	165

注) 営業係数の値が同じ場合は営業収支が良い方を上位とする。

営業収入、営業費用、営業収支は消費税及び地方消費税を除く。

るーぷる仙台、楽天シャトルバスは含まず。

営業係数とは、営業収入を 100 とした場合の営業費用のことである。

例えば営業係数が 200 の場合、100 円の収入を得るのに 200 円の費用をかけていることになる。

(出典：市提出書類より監査人作成)

市バスは、新型コロナウイルス感染症の影響以前から、全線が赤字となる状況が続いている。現計画の前身である「仙台市自動車運送事業経営改善計画(H29～33)」の取組みにより、令和元年度に桜ヶ丘線のみ黒字化したものの、コロナ禍で令和 2 年度に再度全線赤字となった。新型コロナの影響が続く、回復傾向にはあるものの、令和 3 年度～令和 5 年度に全路線で赤字となっている。

赤字の要因は以下のとおりである。

- ・営業キロが長く、広い市域をカバーするように営業路線が張り巡らされている。
- ・市街地を走る鉄道が地下鉄を除いて無いため、私鉄等がある他都市と一概に比較できないものの、未だ、地下鉄とのフィーダー化が行われていない路線やルートが重複するような路線も多いことから、運転系統数が非常に多い。
- ・一方で一日平均乗車人員は少ない。

幅広い運行経路で走っているにもかかわらず、乗客は乗っていない、効率の悪い状況である。このため、便数調整により事業量を削減しているが、全路線で赤字が続いている。

現計画の各年度の損益と累積損失の実績と計画との乖離を確認するため、各年度の損益と累積損失の実績の資料を閲覧するとともに、計画と実績との乖離の状況を担当者に質問した。

令和 3 年度から令和 5 年度の計画、実績、差額は以下のとおりである。

(図表 23 計画、実績、差額(令和3年度～令和5年度))

収益の収支

(単位:億円)

	①経営計画			②実績(決算)			③差額(②-①)			
	R3	R4	R5	R3	R4	R5	R3	R4	R5	R3-5 累計
営業収益 (A)	60	63	65	53	58	63	△6	△5	△2	△13
うち乗車料 収入(※1)	57	60	62	51	55	59	△6	△5	△3	△15
営業外収 益ほか	30	31	31	34	34	31	4	4	0	8
うち一般会 計補助金 (※4)	30	30	30	33	34	30	4	3	△0	7
収益(B)	90	94	96	88	93	94	△2	△1	△2	△5
営業費用 (C)	102	99	101	95	97	100	△6	△2	△1	△9
人件費	42	40	40	38	37	39	△4	△3	△1	△8
経費(※2)	52	51	52	50	52	54	△2	1	2	1
うち管理 の委託料	27	27	28	27	27	28	△0	△0	△0	△1
減価償却費	8	8	9	8	7	8	△0	△1	△1	△2
営業外費 用ほか	1	1	1	1	1	1	△0	0	0	△0
費用(D)	103	100	102	96	98	101	△7	△2	△1	△9
営業収支 (A・C)	△42	△36	△36	△42	△38	△38	0	△2	△2	△4
当年度純損 益(B・D)	△13	△6	△6	△9	△5	△8	4	1	△1	4
累積損益	△76	△82	△88	△70	△75	△83	5	6	5	-

資本的収支

(単位:億円)

	①経営計画			②実績(決算)			③差額(②-①)			
	R3	R4	R5	R3	R4	R5	R3	R4	R5	R3-5 累計
資本的収入(E)	14	16	26	11	11	17	△3	△5	△9	△17
資本的支出(F)	18	24	35	15	19	25	△3	△6	△10	△18
うち建設改良費	11	15	25	8	10	15	△3	△5	△9	△17
うち企業債償還金	7	9	10	7	9	10	△0	△0	△0	△1
差引(E-F)	△4	△8	△9	△4	△7	△8	△0	0	1	1
補てん財源	△6	△2	1	△4	4	6	2	6	5	13
特別減収対策企業債(※3)	-	-	-	5	1	2	5	1	2	8
当年度末資金剰余額	△10	△10	△8	△3	△2	△0	7	7	8	22

資金不足比率

(単位:億円)

	①経営計画			②実績(決算)			③差額(②-①)		
	R3	R4	R5	R3	R4	R5	R3	R4	R5
資金不足額(G)	10	10	8	3	2	0	△7	△7	△8
営業収益(再掲)(A)	60	63	65	53	58	63	△6	△5	△2
資金不足比率(G÷A)	16.1%	15.0%	13.0%	5.6%	3.7%	0.6%	△10.5%	△11.3%	△12.4%

※収益的収支は消費税及び地方消費税抜き、資本的収支は消費税及び地方消費税込み

※端数処理により、合計等が合わない場合がある

(出典:市提出書類より監査人作成)

(※1)新型コロナウイルス感染症の影響により減少した乗車人員が計画に比べ回復していない。乗車料収入の経営計画と実績の差額は、令和3年度から令和5年度の合計で15

億円の減収となっている。

(※2) 物価が上昇しているが運賃の値上げは実施していない。経費の経営計画と実績の差額は、令和 3 年度から令和 5 年度の合計で 1 億円の増加となっている。

(※3) 新型コロナウイルス感染症の影響による乗車料収入の減少を補填するための借入として、特別減収対策企業債を、令和 3 年度、令和 4 年度、令和 5 年度に追加で発行(借入)を行っている。特別減収対策企業債の経営計画と実績との差額は令和 3 年度から 5 年度の合計で 8 億円の増加となっている。

(※4) 収支の悪化に対応するため、一般会計補助金の繰入が増加している。一般会計補助金の経営計画と実績の差額は、令和 3 年度から令和 5 年度の合計で 7 億円の増加となっている。

令和 3 年度から令和 5 年度の補助金の内訳は以下のとおりである。

(図表 24 補助金の内訳)

(単位: 千円)

補助金の内訳	R3	R4	R5	R3-5 累計
一般会計補助金	3,329,367	3,367,050	3,026,801	9,723,220
健全化対策補助金	1,109,000	1,009,000	1,009,000	3,127,000
地域路線運行補助金	1,576,271	1,684,316	1,711,346	4,971,933
公共交通運行継続奨励金※	380,500	421,200	56,826	858,526
東西線結節駅周辺バス均一運賃 制度実施事業費補助金	152,266	146,453	143,725	442,445
その他	111,330	106,081	105,903	323,315

(出典: 市提出書類より監査人作成)

※令和 3 年度から令和 5 年度は経営計画策定時点では見込んでいなかった「公共交通運行継続奨励金」を繰り入れている。当該補助金は新型コロナウイルス感染症や原油価格・物価高騰の影響に対応するものである。

令和 3 年度、令和 4 年度の繰入額が増大した結果、実績額が計画額を上回っている。

(意 見) 単年度損益の黒字化、累積損失の解消について

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、①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、②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いる。

現計画は、令和 3 年度から令和 12 年度までの計画期間内の資金不足比率を 20%未満に抑制するとともに、一般会計補助金を 20 億円台半ばに抑制することを予定している。なお、現計画において、収支の単年度黒字や累積損失の解消の時期などの記載はない。

令和 3 年度から令和 5 年度の実績では、すべての路線で赤字である。また、令和 3 年度から令和 5 年度の乗車料収入は現計画を下回り、物価上昇などにより経費は現計画より増加している。収支の悪化に対応するため一般会計補助金は現計画に比べ増加している。特別減収対策企業債が計画より 6.5 億円増加しているため、収益的収支が悪化している状況で、特別減収対策企業債の返済が 6.5 億円増加することとなり、資金収支が悪化し、資金不足比率 20%超過が懸念される。

現在、市の交通事業経営検討委員会において、経営計画の改定を検討しているが、公営企業として経営を継続するため、資金不足比率 20%未満への対応のほか、能率的な経営を行った場合の一般会計補助金の望ましい水準、収支の単年度損益の黒字化、累積損失の解消の方向性が経営計画に示されることが望まれる。

(6) 運賃の改定

現計画の運賃の改定の内容を確認するため、資料を閲覧するとともに、担当者に質問した。

現計画では、令和 8 年度中の運賃改定により乗車料収入を 7%増収させることで、市バスの資金不足比率を経営健全化団体の判断基準である 20%未満に抑制できると試算している。

しかし、コロナ禍の長期化により、乗車人員・乗車料収入は大きく落ち込み、令和 5 年度決算でも令和元年度比で 9 割程度に留まっている。また、物価上昇に伴い経費が増加している。

路線の統廃合等による運行の効率化、乗車人員の向上、乗車料収入以外の収入の確保、費用削減の取組みに加え、物価上昇を加味した運賃の値上げが考えられる。さらに、公営企業として経営を継続するため、資金不足比率を 20%未満にすることに加え、収支の単年度損益の黒字、累積損失の解消に向けて収支改善のためのさらなる運賃の値上げをすることが考えられる。

(意 見) 運賃の改定について

現在、市の交通事業経営検討委員会において、経営計画の見直しに着手しており、現在の状況を踏まえ、運賃改定の見直しなどを検討している。運賃改定の見直しにあたり、収支の単年度損益の黒字化や累積損失の解消に向けた計画の策定を実施されたい。

(7) バス事業の民間への譲渡

経営改善の状況を確認するため、資料を閲覧するとともに、担当者に質問した。

地方のバス路線は利用者の減少により、多くの路線で収支が悪化している。バス事業の経営改善として、民間事業者への管理の委託、路線の再編成、地域交通への転換、民間への

事業譲渡が考えられる。

①民間事業者への管理の委託

「道路運送法第 35 条」、「道路運送法施行規則第 21 条」及び平成 20 年 2 月 6 日付通達「一般乗り合い旅客自動車運送業の管理の受委託(高速バス路線に係るものを除く。)」についてに基づき、バス事業者は別のバス事業者が路線の運行・車両の管理などの業務全般を委託することができる。委託できる範囲は、バス路線の長さ・使用車両数に対する比率が共に 1/2 以内とされている。一定の基準を満たせば、2/3 まで拡大可能となっている。

市は経費削減のため、民間へ業務委託を行っている。令和 5 年度の委託率は 49.1%である。

(図表 25 委託の状況(R5.4.1～R6.3.31))

事業所	委託事業所	運行車両数
白沢出張所	JR バス東北(株)	42 両
七北田出張所	JR バス東北(株)	32 両
東仙台営業所	宮城交通(株)	78 両
霞の目営業所	宮城交通(株)	77 両

(出典:市提供資料より監査人作成)

法令により、通常で委託できる事業量は全体の 1/2 以内であるため、さらに業務の一部を民間へ委託することは困難な状況にある。

②路線の再編成

市は、現計画の計画期間において、減便による事業量の削減は行っている。しかし、路線の統合・新設・廃止は行っていない。

③地域交通への転換による路線の廃止(事業量の削減)

市は、現計画の計画期間において、地域交通への転換を見込んでいる。しかし、令和 3 年度から令和 5 年度において地域交通の転換による路線の廃止(事業量の削減)は実施できていない。

④生活交通路線として維持していくための方策として、民営化・民間譲渡が実施されている。

(図表 26 民営化・民間譲渡した団体)

民営化・民間譲渡した団体
函館市・札幌市・苫小牧市(北海道)、秋田市(秋田県)、胎内市(新潟県)、 岐阜市(岐阜県)、大阪市(大阪府)、姫路市・明石市・尼崎市(兵庫県)、 三原市・尾道市・呉市(広島県)、鳴門市・小松島市・※徳島市(徳島県)、 岩国市(山口県)、熊本市・荒尾市(熊本県)、松浦市・佐世保市(長崎県)、 薩摩川内市(鹿児島県)
※22 事業(徳島市は令和 10 年度末廃止予定) 平成 15 年度以降

(出典:地方公共団体金融機構 地方公営企業等の現状と課題(令和 6 年 7 月 12 日) 公営
交通事業の民営化の状況について)

市は、赤字額の削減のため、平成 14 年 10 月に宮城交通株式会社に路線の一部を譲渡している。

(図表 27 譲渡した路線)

路線	系統数
泉パークタウン線	9 系統
将監団地線	2 系統
加茂・長命ヶ丘線	3 系統

(出典:交通局 HP 資料より監査人作成)

(意 見) バス事業の民間への譲渡について

市は、民間事業者への管理の委託を行っているが、委託率は 49.1%であり、法令により、さらに業務の一部を民間へ委託することは困難な状況にある。

地域交通への転換は、市が主体で進めるものではないため、計画的に転換を進めることは困難である。

路線の再編成については、現在、市の交通事業経営検討委員会において、経営計画の見直しに着手し、検討を進めている。収支改善のためには、路線の全面的な見直しを含めた計画の策定を実施されたい。

民間への事業譲渡については、一部は実施済みである。しかし、単年度損益の赤字が継続し、累積損失が拡大するなど、交通局による改善が困難な場合には、仙台市としては、将来的に、公共交通が支える必要がある路線以外を全面的に民間に業務を譲渡することを選択肢として検討することも考えられる。

2 現場視察による考察結果

●現場視察

視察先	(バス)川内営業所
主な確認内容	固定資産・貯蔵品の管理状況 現金の管理及び回収状況

(1) 固定資産及び貯蔵品の管理について

①固定資産

自動車運送事業会計の貸借対照表に計上されている有形固定資産、無形固定資産は固定資産台帳にて管理されている。固定資産台帳とは、固定資産を、その取得から除売却処分に至るまで、その経緯を個々の資産ごとに管理するための帳簿であり、所有するすべての固定資産について、取得価額、耐用年数等のデータを網羅的に記載し、適正な決算書類を作成するための基礎となる。

仙台市交通局会計規程では、以下の条文等を定め、固定資産管理に努めている。

「仙台市交通局会計規程」
 第一百三十九条の二 財務課長は、毎年度固定資産台帳と固定資産の実態について照合し、その一致を確認しなければならない。
 第一百四十七条 主管課長は、固定資産の用途変更、所属換及び補修工事等により異動を生じた場合は、固定資産異動報告書を作成して財務課長に送付しなければならない

令和 5 年度の固定資産に係る計上金額は以下のとおりである。

(図表 28 固定資産に係る貸借対照表と固定資産台帳の計上金額)

(単位：千円)

勘定科目	貸借対照表(a)	固定資産台帳(b)	差異(a-b)
土地	2,718,197	2,718,197	—
建物	949,904	949,904	—
車両	1,679,630	1,679,630	—
機械装置	27,671	27,671	—
工具・器具・備品	1,141,332	1,141,332	—
構築物	206,927	206,927	—
建設仮勘定	68,744	68,744	—
有形固定資産合計	6,792,408	6,792,408	—
施設利用権	172	172	—
その他無形固定資産	8,245	8,245	—
無形固定資産合計	8,418	8,418	—

(出典:各事業における令和 5 年度会計決算及び令和 5 年度固定資産台帳)

なお、平成 30 年度の包括外部監査の結果報告書において、自動車運送事業会計に対して以下のとおり指摘されていたが、令和 5 年度の貸借対照表と固定資産台帳の金額を照合したところ、上記のとおり一致しており、改善されていることを確認した。

平成 30 年度包括外部監査結果報告書の抜粋

【現状の問題点(指摘)】

貸借対照表と固定資産台帳の金額に生じている差異の原因が把握されていない。固定資産台帳は、関連する資産等の管理の他、関連損益項目(減価償却費、固定資産除却費、長期前受金戻入等)の算出根拠資料となることから、財務諸表が適正に作成されているか確認できない。

【解決の方向性】

差異内容を調査のうえ、財務諸表または固定資産台帳の所要の修正を行う。

また、交通局財務課にヒアリングを実施したところ仙台市交通局会計規程第百三十九条の二に従い、毎年 2 回、固定資産を管理している各所管部署から固定資産の实地照合結果を聴取しているとの回答を得た。各所管部署では台帳をもとに照合し、除却が必要な資産については回答書と固定資産除却報告書等を財務課に提出しているとのことであった。

監査人は、貸借対照表において固定資産が適正に計上されていることを担保するため、固定資産の台帳及び現物管理が自動車運送事業において適正に行われているかという観点で固定資産の実査を行った。

【実施内容】

固定資産台帳において川内営業所で管理している固定資産から監査人が無作為に抽出し、当該資産について現物が存在しているか実査を行い、資産管理の担当者へのヒアリングによって資産の管理や使用の状況を確認した。

実査対象固定資産数：27 件

実査対象固定資産の帳簿価額合計：12,306,931 円

【実査結果】

実査によって現物の確認結果については以下のとおりであった。

現物の確認ができた固定資産：22 件

自動車の運行により現物の確認ができなかった固定資産：4 件

他の営業所へ異動されたことで現物の確認ができなかった固定資産：1 件

ただし、現物の確認ができた固定資産であっても、固定資産台帳に記載のある各固定資産を識別するための資産番号は付されておらず、現物と台帳の整合性を第三者が客観的に確認することができなかった。固定資産台帳では 15 桁の資産番号で固定資産を管理しているが現物には資産番号を付けることが無いため 現物との照合は担当者の判断で行っていた。

また、実査によって現物が確認できた固定資産について直近の使用状況をヒアリングし、実際に使用されていることを確認した。

更に、川内整備工場に往査した際に、財務課から照会を受けた固定資産現物照合の回答方法について、管理するすべての固定資産を対象としているのかどうかを担当者に確認を実施したところ、当年度変動があった固定資産を中心に現物の確認をしているのみで、全ての現物を照合しているわけではないと回答を得た。

(意 見)営業所名の付された固定資産の台帳管理について

固定資産の実査において他の営業所へ異動されたため現物の確認ができなかった固定資産が1件(業務用品:川内(営)小型バス用バックカメラ)あった。仙台市交通局会計規程第四百七十七条において、「主管課長は、固定資産の用途変更、所属換及び補修工事等により異動を生じた場合は、固定資産異動報告書を作成して財務課長に送付しなければならない」とあるが、資産管理の担当者へのヒアリングによれば、今回のケースは、所管が整備課であり、営業所間で異動があったとしても、所管は変わらないため、固定資産台帳上の異動報告の手続は不要とのことであった。

しかし、固定資産台帳上において営業所の名称が登録されているものを、異動した場合に名称が変更されないことによって、除売却等の管理における誤謬リスクや適正な固定資産管理に支障が生じることから、異動した際の固定資産台帳上における対応手続を適切に整備し、担当部署へ手続の徹底を周知する必要がある。

また、上記の固定資産と同様に、固定資産台帳上に営業所名が付記されているものについては、過去の異動による不整合が生じているおそれがあることから、現在の管理状況と整合しているか改めて確認する必要がある。

(指 摘)期末日における固定資産の实地照合について

交通局財務課にヒアリングを実施したところ、仙台市交通局会計規程第三百三十九条の二に従い、毎年2回、固定資産を管理している各所管部署から固定資産の实地照合結果を聴取しているとの回答を得た。各所管部署では台帳をもとに照合し、除却が必要な資産については回答書と固定資産除却報告書等を財務課に提出しているとのことであった。しかし、固定資産の実査時に担当者へ確認したところ、実際には、固定資産の台帳管理について期中の取得や除売却手続時の現物の確認を実施しているのみで、全ての現物を照合しているわけではないと回答を得た。すべての实地照合を実施していれば、上記意見の営業所名が付された固定資産について、実際にある場所と名称が異なっていることについて、違和感をもったものと思われる。

実地照合の実施前に目的を説明し、実地照合を適切に運用することで規程が正しく運用されるよう徹底することが求められる。特に取得日が古い固定資産については除却洩れや紛失等のリスクが高いこと、固定資産の正確な貸借対照表計上額を担保する観点から、仙台市交通局会計規程にしたがい、固定資産の実地照合を適切に行う必要がある。

固定資産については多額の資金を投じて購入している財産であり事業存続にとって計画的な更新や使用状態の把握は必要不可欠である。このため各課が実施する固定資産台帳と現物の照合については毎年度全件実施すべきである。また、各所管課で照合を行った結果については財務課が照合した固定資産台帳を入手し結果についてモニタリングを実施すべきである。

(意 見)固定資産台帳と現物との照合可能な管理方法について

仙台市交通局の固定資産台帳では、各固定資産を識別するための資産番号を付している。

今回の固定資産の実査において、固定資産台帳上の資産と現物の把握方法について担当者へヒアリングしたところ、特に固定資産台帳上の資産であることを識別できるシール等の貼付はなく、主に固定資産の管理担当者による引継ぎや現場職員による情報共有によって行っていた。そのため、照合業務が属人化し、固定資産の管理担当者や現場職員の異動や退職によって、固定資産台帳上の資産と現物の照合ができなくなる可能性がある。

したがって、適正な固定資産管理のために、固定資産台帳上の資産と現物との紐づけができる規程やマニュアルを整備し、適切に運用することが望まれる。固定資産との照合を資産番号で実施することで照合業務が属人化することを回避することができる。また、固定資産を廃棄する際にシールを剥がして除却申請を行うことで除却申請漏れを回避できるなど、資産番号を付すことでより精緻な固定資産管理に活用できるため、固定資産に資産番号を貼付することを検討されたい。

②貯蔵品

川内営業所を実査した際、貯蔵品の保管状況を確認した。貯蔵品として保管されているものは仙台市交通局会計規程第 94 条第 2 項に基づき、仙台市交通局貯蔵品名鑑として定められている。自動車運送事業会計では 2 品目が定められており、下記のようになっている。

自動車燃料費(軽油)	バスの運行の基本にかかわる重要な物品である。
油脂(エンジンオイル)	

(出典:仙台市交通局貯蔵品名鑑 平成 25 年 12 月 17 日 交通局総務部長決裁)

自動車運送事業における川内営業所の固定資産の実査時において、貯蔵品として計上されていない多くの未使用品であるタイヤを確認した。また、それらの中には期末日をまたいで使用しているものも複数あった。

仙台市交通局では、仙台市交通局貯蔵品名鑑に定められている 7 品目のうち、自動車運送事業会計では 2 品目のみを管理し、計上しており、タイヤを含む車両の取り換え部品等については購入時に費用として計上するのみであり、受払の管理をしておらず、財務諸表にも計上していない。

財務課に確認したところ、平成 25 年に、貯蔵品名鑑において 7 品目に絞った経緯は、物品の性質・用途などから重要性が高いものと判断するといった整理基準に基づき判断したと思われるとのことであったが、タイヤ等の取り換え部品については貯蔵品として認識されておらず、このことについての理由は不明である。

(意 見)貯蔵品の管理及び計上について

貯蔵品は、購入した消耗品のなかで期末日に未使用品であるものについて、将来の収益に対応させるために繰り延べられるものであるが、重要性・煩雑性を鑑みて対象を絞ること自体は問題がない。ただし、過去に金額的な重要性がなく貯蔵品としないとした支出であっても、その後の組織の内部や外部環境によって重要性に変化が生じることもあるため、毎期、貯蔵品とすべきものの改廃とその貯蔵品の受払の管理を検討することが望ましい。

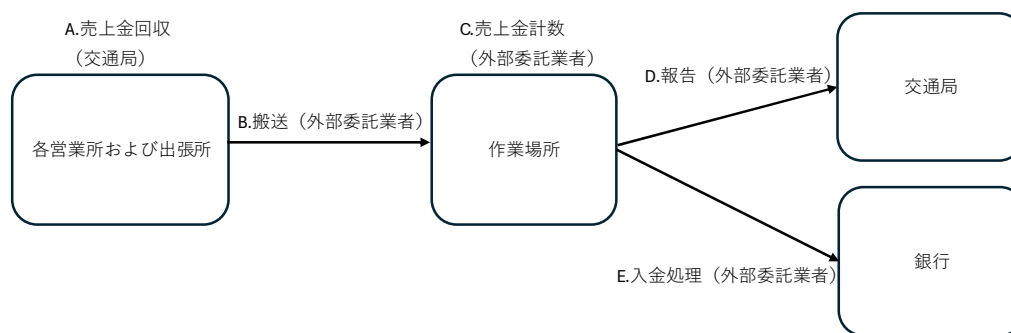
(2) 現金の管理及び回収状況について

売上金等の現金の管理及び回収状況が適切かどうか確認することを目的に、2024 年 10 月 4 日、川内営業所の視察を実施した。

● バスの売上金回収・入金業務について

バス事業における売上金回収・入金業務は以下の流れで実施されている。

(図表 29 バス事業における売上金回収・入金業務のフロー)



(出典:市資料及びヒアリングにより監査人作成)

- A. 当日の営業終了後、各営業所及び出張所ごとに締め作業を行う。
- B. 外部委託業者は、各営業所及び出張所に訪問し売上金を回収する。回収は、営業所は週3回、出張所は交通局が必要と認めたときに行われる。
- C. 外部委託業者は収集した売上金を売上金発生場所ごとに計数し、収納金額を確定する。
- D. 外部委託業者は確定した収納金額を交通局に報告する。当報告は収納金額が確定した日に行う。
- E. 外部委託業者は売上金の収集を行った日の翌日以降の直近の銀行営業日までに、交通局が指定する預金口座に収納金額を入金する。

A の締め作業について、バス乗務員は当日の運行終了後、運賃などの収納のために車載機に取り付けられている手提げ金庫を取り外し、営業所内の金庫解錠機にて計数の上、収納金袋に入れ営業所内に保管している。

(意 見)バスのつり銭の管理について

バス車載機に設置されている金庫は、毎日営業所にて回収されている。金庫内の現金の回収は、人の手で現金カウントをせず、機械(金庫解錠機)にセットするだけで、現金がカウントされ回収される。売上金精算等業務の受託業者が、売上金を回収し、現金以外の紙片を券銭分離作業で分離した上で計数したうえ、収納金報告書により売上金額を交通局へ報告する。当報告を受け、収納事務担当課において財務会計システムへ売上金額を入力する。バスには、売上金の他につり銭準備金も現金として存在するが、つり銭準備金に関しては、バスが廃車又は保留車となり車載機の金庫を取り外す場合まで、現金のチェックはなされないとのことであった。あるべきつり銭準備金と実際の金額に差異があった場合、あるべきつり銭準備金を回収し、差額(普段、機械で管理され、つり銭が定額よりも少額と表示される場合には補充されているため、差が出るとすると過大となる)については、他のバスの運賃投入口に投入され、売上金として経理処理されている。

つり銭準備金は機械で管理され、差額は多額にはでないと考えられるが、年1回はつり銭

についても現金を確認することが望ましい。

(意 見)定期券販売の現金回収について

定期券販売については、仙台交通株式会社(以下「仙台交通」という)へ委託している。現場視察を実施し、担当者にヒアリングしたところ、仙台交通で収納した売上金は交通局管轄の仙台駅構内の室内に置かれ、外部委託業者が回収し、外部委託業者が口座に入金している。仙台交通にて作成し、現金と同封している「納金表」へ記載されている売上高と入金額に差があった場合は、仙台交通の責任となるとのことで、回収した定期券売上金の確認を交通局側では一切実施していない。しかし、交通局が現金を受領した時点で、交通局の管理下になるため、受領時点で金額を確認し、その後は交通局の責任のもと管理することが望ましい。

3 設備投資及び維持管理について

仙台市交通局では、令和5年度末で 475 台の自動車を保有して運用しており、「仙台市交通局自動車点検整備実施基準」において点検の時期や要領を定め、点検整備実施時に点検整備記録簿等を作成することで、安全性の継続的な確保と自動車の適正な維持管理を図っている。さらに、組織内でのマニュアル「(平成 28 年4月1日)事業用自動車の不用決定について」において、自動車の使用年数を原則 20 年としている一方で、前記の実施基準に基づいた適正な維持管理を徹底することで、過年度に不用決定した自動車の平均使用年数は 24.4 年と、自動車の長寿命化を図っている。

また、近年の自動車の新車の取得価額については上昇傾向にあり、マニュアル制定時である平成 28 年度より前の3年間(平成 25 年度から平成 27 年度)に係る新車の取得価額は平均 17,861 千円である一方で、令和3年度から令和5年度に係る新車の取得価額は平均 20,580 千円であり、自動車購入に係る設備投資費用も増加する傾向にある。

なお、自動車の故障や修繕時における不用決定の判断においては、上記マニュアルにおいて、想定される新車購入価格に使用年数に応じて減少させた比率を乗じた金額と修繕費用を比較して検討することで経済的な運営を図っている。

自動車運送事業会計における令和 3 年から令和 5 年の自動車の取得価額は以下のとおりである。

(図表 30 令和 3 年から令和 5 年の自動車の取得価額)

(単位:千円)

車両区分	令和 3 年度		令和 4 年度		令和 5 年度	
	台数	金額	台数	金額	台数	金額
大型車	23	385,940	22	481,800	23	515,200
中型車	2	45,600	—	—	5	115,000
小型車	—	—	—	—	—	—
合計	25	431,540	22	481,800	28	630,200

(出典:令和 5 年度固定資産台帳)

監査人は、自動車運送事業会計における設備投資及び維持管理について、設備投資に係る経済性や効率性、有効性の観点及び維持管理が適正に行われているかという観点から、事業所での実査、関連資料の閲覧及び担当者へのヒアリングにより検討を実施した。

(1) 新車購入価格の更新

仙台市交通局では、保有自動車の長期修理等による経済的負担を軽減するために「(平成 28 年 4 月 1 日)事業用自動車の不用決定について」を策定し、自動車の修繕等の維持に要する費用の限度額について、想定される新車購入価格を基準にした参考金額を定めることで経済的運営を図っている。

一方、当該マニュアルでは、大型車、中型車及び小型車におけるそれぞれの想定される新車購入価格を参考金額として設定しているものの、当該金額は平成 28 年から更新されていない。また、新車購入価格について直近の実績値と比較したところ、当該マニュアルに記載の新車購入価格に対して、令和 3 年度から令和 5 年度の実際の新車の取得価額の平均金額は大型 13.0%、中型 63.9%乖離していた。

(図表 31 新車購入価格)

(単位:千円)

車両区分	新車購入価格			乖離率 (c/a)
	a.マニュアル	b.過去 3 年度の実績平均 (参考:購入台数)	c.差額 (b-a)	
大型車	18,000	20,337(68)	2,337	13.0%
中型車	14,000	22,942(7)	8,942	63.9%
小型車	13,000	—(0)	—	—

(出典:「(平成 28 年 4 月 1 日)事業用自動車の不用決定について」
及び令和 5 年度固定資産台帳)

さらに、担当者へのヒアリングによれば、マニュアルの更新に係る方針については定めておらず、運用決定の判断をする際に、マニュアルに基づく修繕等の維持に要する費用の限度額に異常性がないかを確認しているのみであった。

(意 見)「(平成 28 年4月1日)事業用自動車の不用決定について」における新車購入価格の更新について

仙台市交通局で定めているマニュアル「(平成 28 年4月1日)事業用自動車の不用決定について」で定められている新車購入価格について、マニュアルが定められた時から更新されておらず、また、新車購入価格更新に係る方針については定めがなかった。

形骸化せずに実効性が保たれたマニュアルに基づいた適切な運用を図るためにマニュアルの新車購入価格を速やかに更新し、さらに、今後の更新の頻度について検討を行うことが望まれる。

(2) 中古車購入時の総費用比較

上述のとおり、仙台市交通局では、新車購入価格の上昇に伴って初期費用が増加傾向にあることから、初期費用を低減するために中古車の購入によって必要な車両台数を確保して運営している。

一方で、中古車は新車に比べて車齢が長いことで維持管理に係る費用が増加する傾向にあると推測されるが、仙台市交通局では、中古車購入時と新車購入時のそれぞれにおける使用可能年数と維持管理費用を含めた総費用を比較するなどの特段の検討をしていなかった。

(意 見)中古車購入時における新車購入時との維持管理費用を含めた総費用比較の実施について

仙台市交通局では、中古車購入時と新車購入時におけるそれぞれの使用可能年数及び維持管理費用を含めた総費用を比較するなどの検討を実施していない。

中古車購入の場合には初期費用が低減されるものの、経済性の観点からは、自動車運用後の使用可能年数や維持管理費用を含めた総費用を併せて検討することが望まれる。

4. 安全管理

(1) 自動車事業における安全管理

自動車事業における安全管理体制は交通事業管理者をトップとして運送安全対策推進組織が形成されている。その組織の中で輸送の安全の計画の実行、確認及び改善状況の審査並びに事故原因の調査、研究等を行うため、輸送安全管理委員会を置いている。輸送安全管理委員会は毎月開催され、事故事例の調査、研究、報告、ヒヤリハット事例の共有等の議論が行われている。交通事業管理者は輸送の安全に関する基本方針、重点施策、目標及び計画を実施する責務があり、輸送安全管理委員会での具体的な取組についての議論が計画策定等において重要となっている。

①安全管理施策とその達成状況について

令和 5 年度において、安全管理に係る施策として「有責事故抑止目標」、「路上故障抑止目標」、「接客サービス向上の目標」の 3 項目を設定しており、その内「接客サービス向上の目標」については、「市バスモニター平均点」、「苦情抑止目標」の 2 つの評価項目がある。それぞれの施策について目標値と実績値について比較したものが以下の表である。

「有責事故抑止目標」

(図表 32 有責事故抑止目標と実績) (単位:件)

	平成 31 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
目標	77	74	91	90	88
実績	106	88	87	85	105

(出典:「〇〇年度輸送の安全に関する目標と結果」)

「路上故障抑止目標」

(図表 33 路上故障抑止目標と実績) (単位:件)

	平成 31 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
目標	51	49	49	48	47
実績	55	81	43	50	28

(出典:「〇〇年度輸送の安全に関する目標と結果」)

「接客サービス向上の目標」

(図表 34 市バスモニター平均点) (単位:点)

	平成 31 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
目標	35.1	35.9	35.9	37.5	37.5
実績	35.2	35.8	37.3	38.3	37.3

(出典:「〇〇年度輸送の安全に関する目標と結果」)

※市バスモニター制度について:交通局管理委員及び職員が乗務員の接客・接遇と安心を与える運転の実施状況について添乗調査を行うこと。各項目について採点し、基本項目の満点を 46 点としており、基本項目に付加要素を加えた 64 点が最高点となる。

(図表 35 苦情抑止目標)

(単位:件)

	平成 31 年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
目標	61	60	58	40	34
実績	29	74	45	27	30

(出典:「〇〇年度輸送の安全に関する目標と結果」)

安全管理施策の項目について、その目標値は前年度中に設定しているということもあり、前年度実績数値を下回る数値で設定されている施策が散見される。目標値については、通年での目標値であることを十分に理解し、設定することになると考える。

(意 見)安全管理施策の目標値の設定について

安全管理施策の項目について、その目標値は前年度中に設定しているということもあり、前年度実績数値を下回る数値で設定されている施策が散見される。目標値が形骸化しないようにするために、実務的に前年度中に設定せざるを得ない場合であっても実績値確定後に進行期の目標を見直す等、安全管理に効果的な目標値を設定されたい。

Ⅱ 高速鉄道事業(地下鉄)

1 「仙台市交通事業経営計画(令和3年度～12年度)」

自動車運送事業と同様に事業経営計画について検討する。

(1) 乗車料収入の予測

現計画の乗車人員と乗車料収入の予測の内容及び計画と実績の乖離の内容を確認するため、現計画の乗車人員と乗車料収入の算定資料及び乗車人員と乗車料収入の実績の資料を閲覧するとともに、乗車人員と乗車料収入の予測方法及び計画と実績の乖離の状況を担当者に質問した。

現計画では、①東西線事後評価における需要予測(令和3年3月)を基に「新型コロナウイルス感染症の影響がない」場合の乗車人員の推計値を積算し、②この推計値に新型コロナウイルス感染症の回復予測率を乗じることにより乗車人員の見通しを算出している。

①令和3年度から令和12年度までの新型コロナウイルス感染症の影響がない場合の乗車人員の見通しと②現計画の乗車人員及び③令和3年度から令和5年度までの乗車人員の実績は以下のとおりである。

(図表 36 乗車人員の推移乗車)

(人員の単位：千人)

	新型コロナ なし① (千人)	現計画② (千人)	実績③ (千人)	計画時 の回復率 ②/①	実際 の回復率 ③/①	計画に 対する実績 ③/②
R3	95,630	83,056	74,982	86.9%	78.4%	90.3%
R4	96,849	90,070	82,823	93.0%	85.5%	92.0%
R5	98,337	94,403	90,136	96.0%	91.7%	95.5%
R6	99,287	98,295	-	99.0%	-	-
R7	100,504	100,504	-	100.0%	-	-
R8	100,396	100,396	-	100.0%	-	-
R9	100,563	100,563	-	100.0%	-	-
R10	100,180	100,180	-	100.0%	-	-
R11	100,072	100,072	-	100.0%	-	-
R12	99,965	99,965	-	100.0%	-	-

※南北線と東西線の乗換分を除いている。

(出典:市提出書類により監査人作成)

現計画では令和 3 年度は 78.4%まで回復、その後は段階的に回復し、令和 7 年度には 100%まで回復する想定としている。

令和 5 年度における乗車人員の実績は 90,136 千人であり、現計画の 94,403 千人に比べ乗車人員は回復していない。

乗車人員の券種別の実績の内容を確認するため、資料を閲覧するとともに担当者に質問した。

令和元年、令和 3 年度から令和 5 年度の地下鉄の券種別の乗車人員と構成比の実績は以下のとおりであった。

(図表 37 券種別の乗車人員と構成比)

(人員の単位:千人)

全線	R1		R3		R4		R5	
	人員	構成比	人員	構成比	人員	構成比	人員	構成比
普通券	6,131	7%	3,459	5%	4,053	5%	4,454	5%
ICSF(※1)	30,152	33%	23,754	32%	27,259	33%	29,267	32%
一日券・団体券・まるごとパス等	918	1%	443	1%	594	1%	726	1%
敬老乗車証(※2)	3,994	4%	2,821	4%	3,306	4%	3,667	4%
ふれあい乗車証(※3)	1,781	2%	1,647	2%	1,812	2%	2,001	2%
定期外計	42,976	47%	32,124	43%	37,024	45%	40,115	45%
通勤定期	36,347	40%	33,841	45%	35,085	42%	37,890	42%
区間通学定期	2,004	2%	1,764	2%	2,112	3%	2,281	3%
学都仙台フリーパス(※4)	10,356	11%	7,253	10%	8,602	10%	9,850	11%
定期計	48,707	53%	42,858	57%	45,799	55%	50,021	55%
合計	91,683	100%	74,982	100%	82,823	100%	90,136	100%

※全線の表の乗車人員は乗換分を除いている。

(※1)ICSF...IC 乗車券への入金(チャージ)による乗車のこと。

(※2)敬老乗車証(仙台市施策)...仙台市在住の 70 歳以上の方が、市バス・宮城交通バス・地下鉄を 1 割の自己負担で利用できる乗車券。(令和 6 年 10 月より 2.5 割の自己負担に変更)

(※3)ふれあい乗車証(仙台市施策) ...仙台市の発行する各種障害者手帳をお持ちの方が、市バス・宮城交通バス・地下鉄の市内区間を無料で利用できる乗車券。

(※4)学都仙台フリーパス ...学生・生徒・児童を対象に、市バス全線や希望する地下鉄路線が乗り放題となる通学定期券。

(出典:市 HP 資料により監査人作成)

定期外では、ふれあい乗車証を除き、令和 5 年度において、令和元年度の乗車人員まで回復していない。

定期では、学都仙台フリーパスが、令和 5 年度において、令和元年度の乗車人員まで回復していない。

路線別の券種別の実績は以下のとおりである。

(図表 38 券種別の乗車人員と構成比)

(人員の単位:千人)

南北線	R1		R3		R4		R5	
	人員	構成比	人員	構成比	人員	構成比	人員	構成比
普通券	4,513	6%	2,546	4%	2,922	5%	3,193	5%
ICSF	22,432	31%	17,727	30%	20,024	32%	21,287	31%
一日券・団体券・まるごとパス等	668	1%	334	1%	433	1%	525	1%
敬老乗車証	3,233	5%	2,265	4%	2,633	4%	2,908	4%
ふれあい乗車証	1,460	2%	1,356	2%	1,477	2%	1,632	2%
定期外計	32,306	45%	24,228	42%	27,489	43%	29,545	43%
通勤定期	31,065	44%	28,479	49%	29,373	46%	31,517	46%
区間通学定期	957	1%	700	1%	897	1%	967	1%
学都仙台フリーパス	7,016	10%	4,905	8%	5,696	9%	6,459	9%
定期計	39,038	55%	34,084	58%	35,966	57%	38,943	57%
合計	71,344	100%	58,312	100%	63,455	100%	68,488	100%

(人員の単位：千人)

東西線	R1		R3		R4		R5	
	人員	構成比	人員	構成比	人員	構成比	人員	構成比
普通券	1,872	6%	1,062	4%	1,305	5%	1,451	5%
ICSF	9,356	32%	7,413	31%	8,765	32%	9,533	31%
一日券・団体券・まるごとパス等	356	1%	160	1%	228	1%	284	1%
敬老乗車証	1,017	3%	732	3%	887	3%	1,001	3%
ふれあい乗車証	453	2%	411	2%	467	2%	515	2%
定期外計	13,054	45%	9,778	40%	11,652	42%	12,784	42%
通勤定期	9,432	32%	9,326	39%	9,849	36%	10,862	36%
区間通学定期	1,191	4%	1,177	5%	1,359	5%	1,477	5%
学都仙台フリーパス	5,437	19%	3,864	16%	4,613	17%	5,232	17%
定期計	16,060	55%	14,367	60%	15,821	58%	17,571	58%
合計	29,114	100%	24,145	100%	27,473	100%	30,355	100%

※南北線と東西線の表の乗車人員は南北線と東西線の乗換分をそれぞれ含んでおり、全線の表の乗車人員は乗換分を除いている。

(出典：交通局 HP 資料より監査人作成)

乗車料収入の算定方法を確認するため、算定資料を閲覧するとともに担当者に質問した。

現計画の乗車料収入(運輸収益)の金額、乗車人員、平均運賃は以下のとおりである。

(図表 39 現計画の運輸収益、乗車人員及び平均運賃)

南北線	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
運輸収益 (百万円)	10,409	11,707	12,252	12,738	13,006	12,984	12,997	12,940	12,917	12,895
乗車人員 (千人)	63,826	69,110	72,329	75,201	76,783	76,652	76,730	76,390	76,259	76,127
平均運賃(円)	163	169	169	169	169	169	169	169	169	169

東西線	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
運輸収益 (百万円)	3,473	3,923	4,125	4,310	4,421	4,423	4,437	4,426	4,428	4,430
乗車人員 (千人)	27,180	29,580	31,110	32,501	33,340	33,353	33,457	33,379	33,392	33,406
平均運賃(円)	128	133	133	133	133	133	133	133	133	133

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
運輸収益 (百万円)	13,882	15,630	16,377	17,048	17,427	17,407	17,434	17,366	17,345	17,325
乗車人員 (千人)	83,056	90,070	94,403	98,295	100,504	100,396	100,563	100,180	100,072	99,965
平均運賃(円)	167	173	173	173	173	173	173	174	173	173

※南北線と東西線の表の乗車人員は南北線と東西線の乗換え分をそれぞれ含んでおり、全線の表の乗車人員は乗換え分を除いている。

(出典:市提出書類より監査人作成)

令和 3 年度の運輸収益は予算資料に基づいて作成している。

令和 4 年度から令和 7 年度の計画は令和 1 の運輸収益(総額)に調整を加えて令和 2 年度の運輸収益(総額)の予算値を算定し、令和 2 の見込み乗車人員で除して平均運賃を計算している。

令和 1 年度の平均運賃は乗車料収入を乗車人員で除した単一の加重平均の運賃となっている。

現計画の平均運賃と令和 3 年度から令和 5 年度の平均運賃の乖離の状況を確認するため、令和元年度、令和 3 年度から令和 5 年度の定期外、定期及び合計の運輸収益と乗車人員の資料を閲覧し、担当者に質問した。

令和元年、令和 3 年度から令和 5 年度の乗車料収入(運輸収益)の金額、乗車人員、平均運賃は以下のとおりである。

(図表 40 定期外及び定期ごとの運輸収益、乗車人員、平均運賃)

南北線	R1		R3		R4		R5	
	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比
運輸収益(百万円)								
定期外	7,100	59.5%	5,292	55.6%	6,030	57.6%	6,603	57.9%
定期	4,841	40.5%	4,228	44.4%	4,440	42.4%	4,794	42.1%
合計	11,941	100.0%	9,519	100.0%	10,470	100.0%	11,397	100.0%
乗車員数(千人)								
定期外	32,306	45.3%	24,228	41.5%	27,489	43.3%	29,545	43.1%
定期	39,037	54.7%	34,084	58.5%	35,966	56.7%	38,943	56.9%
合計	71,344	100.0%	58,312	100.0%	63,455	100.0%	68,488	100.0%
平均運賃(円)								
定期外	220		218		219		223	
定期	124		124		123		123	
合計	167		163		165		166	

東西線	R1		R3		R4		R5	
	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比
運輸収益(百万円)								
定期外	2,255	58.8%	1,723	54.6%	2,076	56.7%	2,334	56.9%
定期	1,580	41.2%	1,434	45.4%	1,583	43.3%	1,770	43.1%
合計	3,835	100.0%	3,157	100.0%	3,660	100.0%	4,103	100.0%
乗車員数(千人)								
定期外	13,053	44.8%	9,778	40.5%	11,652	42.4%	12,784	42.1%
定期	16,060	55.2%	14,367	59.5%	15,821	57.6%	17,571	57.9%
合計	29,114	100.0%	24,145	100.0%	27,473	100.0%	30,355	100.0%
平均運賃(円)								
定期外	173		176		178		183	
定期	98		100		100		101	
合計	132		131		133		135	

全線	R1		R3		R4		R5	
	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比	金額 /人数	構成比
運輸収益(百万円)								
定期外	9,355	59.3%	7,014	55.3%	8,107	57.4%	8,937	57.7%
定期	6,421	40.7%	5,661	44.7%	6,023	42.6%	6,564	42.3%
合計	15,776	100.0%	12,676	100.0%	14,130	100.0%	15,501	100.0%
乗車員数(千人)								
定期外	42,975	46.9%	32,124	42.8%	37,024	44.7%	40,115	44.5%
定期	48,707	53.1%	42,858	57.2%	45,799	55.3%	50,021	55.5%
合計	91,683	100.0%	74,982	100.0%	82,823	100.0%	90,136	100.0%
平均運賃(円)								
定期外	218		218		219		223	
定期	132		132		132		131	
合計	172		169		171		172	

※南北線と東西線の表の乗車員数は南北線と東西線の乗換えをそれぞれ含んでおり、全線の表の乗車員数は乗換え分を除いている。

(出典:交通局 HP 資料より監査人作成)

南北線の令和 5 年度の現計画の平均運賃は 169 円であるが、令和 5 年度の平均運賃(定期外と定期)の実績は 166 円であり、計画に比べ、平均運賃が下がっている。

一方、東西線の令和 5 年度の現計画の平均運賃は 133 円であるが、令和 5 年度の平均運賃(定期外と定期)の実績は 135 円であり、計画に比べ、平均運賃が上昇している。

自動車運送事業(市バス)と同様に、高速鉄道事業(地下鉄)においても令和 5 年度について

ては、令和 5 年 4 月からの「icsca 基本ポイントの付与終了」により、従来、乗車料収入(定期外の ICFS の収入)から差し引かれていたポイント相当分が増収となり、東西線は平均運賃が上昇している。

南北線は、乗車料収入(定期外の ICFS の収入)から差し引かれていたポイント相当分が増収となっているが、従来からあった遠距離利用者割合の低下(主に泉中央駅の利用減等)により、平均運賃は減少している。

また、現計画では、南北線と東西線の路線ごとに単一の平均運賃に基づいて乗車料収入を算定しているため、各路線の券種別の乗車人員の構成比や、利用者の乗車距離に応じた単価は一定と仮定しているが、令和 3 年度から令和 5 年度は、どちらの路線も乗車員数や乗車料収入の構成割合は変動している。

(意 見)乗車料収入の予測について

現計画から乗車人員が乖離して、乗車人員の傾向が変化している状況で現計画を実行することは合理的ではない。また、制度変更や利用傾向の変容等によって券種別の乗車料収入や乗車人員が変動し、券種別の乗車料収入や乗車人員の構成割合、平均運賃が変動している状況において、令和元年度の券種割合に基づく単一の平均運賃と乗車人員予測による乗車料収入の計画は合理的ではない。

経営計画の有効性を高めるため、現在の足元の状況を踏まえ、券種別の乗車人員予測に基づく計画の策定が望まれる。現在、市の交通事業経営検討委員会において、新たな券種別の乗車人員予測に基づく計画の策定を検討しており、券種別の状況を反映した計画の策定を実施されたい。

(2) 人件費の見積もり

現計画の人件費の見積もりの内容及び計画と実績の乖離の内容を確認するため、現計画の人件費の算定資料及び人件費の実績の資料を閲覧するとともに、人件費の計画と実績の乖離の状況を担当者に質問した。

現計画の人件費は、駅務員、運転士及び指定業務職の給与、その他の職員の給与、退職手当を計算し、集計している。なお、給与改定率については、向こう 10 年間で大幅なベースアップが生じる可能性は低いと想定されるため見込んでいない。

① 駅務員、運転士、指定業務職の給与等

駅務員、運転士、指定業務職の後年度人員・年齢構成を推定し、年齢別給与額(令和元年度決算ベース)に、各年度の年齢別人員を乗じて計算する。

② その他の職員の給与等

その他の職員について、中期人員計画(令和 2 年策定要求ベース)で後年度人員数を推計し、年齢別給与年額(令和元年度決算ベース)に、各年度の人員数を乗じて計算する。

再任用・会計年度任用職員については、後年度も令和元年度と同数の人員数・給与水準を見込んでいる。

③退職給付引当金

退職者数は後年度推計により算定し、実支給水準は平成 30 年度及び令和元年度決算ベースの平均支給額とする。要支給額は、令和元年度決算をベースに、給与の後年度増減率、退職手当支給月数の増加率等を乗じて増減させて計算する。

令和 3 年度から令和 5 年度の人件費の計画と実績は以下のとおりであり、各年度において仙台市人事委員会勧告等により給与改定を行っている。直近では令和 6 年 4 月 1 日より施行している。

(図表 41 人件費の計画と実績)

(単位:千円)

	計画	決算	主な給与改定内容
R3	4,072,757	3,633,570	(令和 3 年 10 月 仙台市人事委員会) ① 月例給の公民較差 (△0.03%) が極めて小さく、月例給の改定見送り ② 期末・勤勉手当 (ボーナス) を引下げ (△0.15 月分) ③ 勧告どおり実施された場合、職員(行政職)の平均年間給与は約 5 万 7 千円減 (0.9%) (事業報告書) 令和 3 年 11 月 26 日改定を行い、令和 3 年 12 月 1 日から施行した。
R4	4,008,525	3,561,840	(令和 4 年 10 月 仙台市人事委員会) ① 月例給の公民較差 (0.22%) を解消するため、給料表を改定 (令和 4 年 4 月 1 日から実施) — 初任給を中心に若年層の給料月額を引上げ ② 特別給 (期末・勤勉手当) を引上げ (0.10 月分) ③ 勧告どおり実施された場合、職員(行政職)の平均年間給与は約 5 万 1 千円増 (0.8%) (事業報告書) 令和 4 年 12 月 27 日改定を行い、令和 4 年 4 月 1 日から適用した。
R5	3,965,602	3,766,805	(令和 5 年 10 月 仙台市人事委員会) ① 月例給の公民較差 (0.77%) を解消するため、給料表を改定 (令和 5 年 4 月 1 日から実施) — 初任給を中心に若年層の給料月額を引上げ ② 特別給 (期末・勤勉手当) を引上げ (0.10 月) ③ 勧告どおり実施された場合、職員(行政職)の平均年間給与は約 8 万 7 千円増 (1.4%) (事業報告書) 令和 5 年 12 月 27 日改定を行い、令和 5 年 4 月 1 日から適用した。

(出典:市 HP 資料により監査人作成)

なお、計画と決算の差額については、給与改定による変動のほか、人員構成の変動等によるものも含まれる。

(意 見)人件費の見積もりについて

賃金の上昇により、計画上の賃金の実績と乖離しており、前回の計画策定時と経済環境や労働市場が大きく変わっている。

経営計画の有効性を高めるため、経済環境等を踏まえた合理的な仮定を設定して人件費を見積もり、経営計画を策定することが望ましい。現在、市の交通事業経営検討委員会において、賃金上昇の反映した計画の策定を検討しており、経済環境等を踏まえた合理的な仮定を設定し、計画の策定を実施されたい。

また、運転士等が計画通り採用されていないことにより、人件費に乖離が生じている場合には、経営計画を適切に実施することができないと考えられる。経営計画の有効性を高めるため、経営計画に人員の状況を反映させることが望ましい。

(3) 経費等を見積もり

現計画の経費の見積もりの内容及び計画と実績の乖離の内容を確認するため、現計画の経費の算定資料及び経費の実績の資料を閲覧するとともに、経費の計画と実績の乖離の状況を担当者に質問した。

現計画では、経費について、原則として、令和元年度決算に基づいて計算している。

近年のエネルギー価格の上昇により、地下鉄における電力の単価は、現計画時の単価は南北線 16.6 円/1kWh、東西線 16.4 円/1kWh に比べ、令和 6/3 の単価は南北線 19.0 円/1kWh、東西線 26.4 円/1kWh であり、南北線で+14.5%、東西線は+61.0%上昇している。現計画には物価上昇が反映されてなく、実績との乖離が生じている。

令和 3 年 4 月から令和 6 年 3 月までの電力単価の推移は以下のとおりであった。

(図表 42 電力単価の推移)

(単位:円(税込)/kWh)

期間	南北線 電力 単価	東西線 電力 単価	期間	南北線 電力 単価	東西線 電力 単価	期間	南北線 電力 単価	東西線 電力 単価
R3/4	13.4	14.7	R4/4	18.9	26.0	R5/4	27.2	36.6
R3/5	14.2	15.5	R4/5	19.3	26.3	R5/5	24.1	33.0
R3/6	14.4	15.8	R4/6	19.5	26.5	R5/6	23.0	31.2
R3/7	15.4	16.7	R4/7	21.3	28.0	R5/7	22.7	30.1

R3/8	15.5	16.8	R4/8	22.4	29.1	R5/8	21.4	29.2
R3/9	15.9	17.2	R4/9	24.1	39.5	R5/9	20.4	27.5
R3/10	15.5	16.9	R4/10	25.0	41.4	R5/10	19.1	26.5
R3/11	16.0	17.4	R4/11	26.4	35.4	R5/11	18.8	26.5
R3/12	16.3	17.7	R4/12	27.8	36.7	R5/12	18.5	26.2
R4/1	16.7	18.2	R5/1	28.6	37.4	R6/1	18.6	26.3
R4/2	17.7	19.3	R5/2	29.0	38.2	R6/2	18.8	26.6
R4/3	18.5	21.7	R5/3	28.2	37.1	R6/3	19.0	26.4

(出典：市提出資料より監査人が作成)

(意見)経費等の見積もりについて

物価の上昇により、計画上の物価が実績と乖離しており、前回の計画策定時と経済環境が大きく変わっている。経済環境を踏まえた合理的な仮定を設定して経費等を見積もり、経営計画を策定することが望ましい。現在、市の交通事業経営検討委員会において、物価上昇を反映した計画の策定を検討しており、物価上昇を反映した計画の策定を実施されたい。

(4) 単年度損益の黒字化、累積損失の解消について

現計画の各年度の損益と累積損失の内容を確認するため、現計画の各年度の損益と累積損失の算定資料を閲覧するとともに、計画の内容を担当者に質問した。

現計画の財政収支計画は以下のとおりである。

(図表 43 財政収支計画)

収益的収支

(単位：億円)

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
営業収益 (A)	153	171	179	186	190	190	190	190	189	189
うち乗車 料収入	139	156	164	170	174	174	174	174	173	173
営業外収 益ほか	47	43	42	40	39	38	36	36	36	35
収益(B)	200	214	221	226	229	228	227	226	225	225
営業費用 (C)	210	195	195	198	197	201	198	197	195	194
人件費	41	40	40	40	39	40	40	40	37	39
経費	70	58	61	68	68	69	66	62	61	57

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
減価償却費	100	96	94	90	90	93	92	95	97	99
営業外費用ほか	16	14	13	12	12	11	10	9	8	8
費用(D)	226	209	208	210	209	212	208	207	204	202
営業収支(A-C)	△ 58	△ 24	△ 16	△ 12	△ 7	△ 11	△ 8	△ 8	△ 6	△ 5
当年度純損益(B-D)	△ 26	5	13	16	21	16	19	19	21	22
累積損益	△ 957	△ 952	△ 939	△ 924	△ 903	△ 887	△ 868	△ 849	△ 828	△ 805

(出典:市提出書類より監査人作成)

資本的収支

(単位:億円)

	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
資本的収入(E)	22	35	26	70	92	170	65	56	55	74
資本的支出(F)	100	117	107	149	176	255	152	147	146	171
うち建設改良費	20	35	26	69	92	62	61	54	55	73
うち企業債償還金	80	82	81	80	80	85	87	88	86	85
差引(E-F)	△ 78	△ 81	△ 81	△ 79	△ 84	△ 85	△ 86	△ 91	△ 91	△ 97
補てん財源	36	39	40	42	48	47	51	55	55	61
資本費負担緩和債	12	9	6	2	0	2	0	0	0	0
当年度末資金剰余額	△ 30	△ 33	△ 35	△ 35	△ 35	△ 36	△ 36	△ 36	△ 36	△ 36

(出典:市提出書類より監査人作成)

現計画では、令和 4 年度に黒字化を見込んでいる。

財政目標では累積赤字解消について、東西線開業 40 年以内(令和 36 年度まで)の累積赤字解消を念頭に、累積赤字を低減するとしている。

しかし、令和 36 年度までの経営計画はなく、現計画の最終年度の令和 12 年度から令和 36 年度までにどのように累積赤字が低減されるかが明らかではない。

現計画の各年度の損益と累積損失の実績と計画との乖離を確認するため、各年度の損益と累積損失の実績の資料を閲覧するとともに、計画と実績との乖離の状況を担当者に質問した。

令和３年度から令和５年度の計画、実績、差額は以下のとおりである。

(図表 44 経営計画と実績(決算)及び差額)

収益的収支

(単位:億円)

	①経営計画			②実績(決算)			③差額(②-①)			
	R3	R4	R5	R3	R4	R5	R3	R4	R5	R3-5 累計
営業収益(A)	153	171	179	140	155	169	△ 13	△ 16	△ 10	△ 39
うち乗車料収入(※1)	139	156	164	127	141	155	△ 12	△ 15	△ 9	△ 36
営業外収益ほか	47	43	42	48	44	42	1	1	0	1
収益(B)	200	214	221	188	198	211	△ 12	△ 15	△ 10	△ 37
営業費用(C)	210	195	195	201	201	205	△ 9	6	10	7
人件費	41	40	40	36	36	38	△ 4	△ 4	△ 2	△ 11
経費(※2)	70	58	61	65	69	72	△ 5	10	11	17
減価償却費	100	96	94	100	96	95	△ 0	0	1	1
営業外費用ほか	16	14	13	15	14	14	△ 1	0	0	△ 0
費用(D)	226	209	208	216	215	218	△ 10	6	10	7
営業収支(A-C)	△ 58	△ 24	△ 16	△ 61	△ 46	△ 36	△ 4	△ 22	△ 20	△ 46
当年度純損益(B-D)	△ 26	5	13	△ 28	△ 16	△ 8	△ 2	△ 21	△ 20	△ 44
累積損益	△ 957	△ 952	△ 939	△ 958	△ 974	△ 981	△ 0	△ 22	△ 42	-

(出典:市提出書類より監査人作成)

資本的収支

(単位:億円)

	①経営計画			②実績(決算)			③差額(②-①)			
	R3	R4	R5	R3	R4	R5	R3	R4	R5	R3-5 累計
資本的収入(E)	22	35	26	20	25	42	△ 2	△ 10	15	3
資本的支出(F)	100	117	107	98	107	120	△ 2	△ 10	12	0
うち建設改良費	20	35	26	18	23	25	△ 2	△ 12	△ 1	△ 15
うち企業債償還金	80	82	81	80	83	94	0	2	13	15
差引(E-F)	△ 78	△ 81	△ 81	△ 78	△ 82	△ 78	△ 0	△ 0	3	3
補てん財源	36	39	40	27	34	43	△ 9	△ 5	3	△ 11
資本費負担緩和債	12	9	6	12	11	5	△ 0	2	△ 1	1
特別減収対策企業債(※3)	-	-	-	29	25	22	29	25	22	76
当年度末資金剰余額	△ 30	△ 33	△ 35	△ 10	△ 11	△ 8	20	22	27	69

※収益的収支は消費税及び地方消費税抜き、資本的収支は消費税及び地方消費税込み

※端数処理により、合計等が合わない場合がある

(出典:市提出書類より監査人作成)

(※1)新型コロナウイルス感染症の影響により減少した乗車人員が計画に比べ回復していない。乗車料収入の経営計画と実績の差額は、令和3年度から令和5年度の合計で36億円の減収となっている。

(※2)物価が上昇しているが運賃の値上げは行っていない。経費の経営計画と実績の差額は、令和3年度から令和5年度の合計で17億円の増加となっている。

(※3)新型コロナウイルス感染症の影響による乗車料収入の減少を補填するための借入として、特別減収対策企業債を、令和3年度、令和4年度、令和5年度に追加で発行(借入)を行っている。特別減収対策企業債の経営計画と実績との差額は令和3年度から5年度の合計で76億円の増加となっている。

令和5年度までの実績は赤字であり、現計画の令和4年度に黒字化には至っていない。

(意見)単年度損益の黒字化、累積損失の解消について

財政目標では累積赤字解消について、東西線開業40年以内(令和36年度まで)の累積

赤字解消を念頭に、累積赤字を低減するとしている。

しかし、令和 36 年度までの経営計画はなく、現計画の最終年度の令和 12 年度から令和 36 年度までにどのように累積赤字が低減されるかが明らかではない。

計画最終年度(令和 12)の当年度損益は 2,243 百万円、累積赤字 80,507 百万円であり、令和 36 年度までの 24 年で累積赤字を解消するためには、平均して 3,354 百万円の当年度損益が必要となる。

平均 3,354 百万円の当年度利益は、令和 12 の当年度損益 2,243 百万円の 1.5 倍であり、令和 12 までの利益の増加率と比べると高い水準である。

独立採算による持続的な経営の観点からは、累積赤字解消年度を記載することは望ましい。しかし、累積赤字解消年度の根拠が明確でなく、現計画の最終年度の令和 12 年度の利益水準からは累積赤字解消の実現可能性を判断できない。

経営計画の期間外という理由で、累積赤字解消年度までの計画を作成していなくとも、計画期間の最終年度の利益水準などを踏まえたうえで、実現可能性のある累積赤字解消年度を目標として記載することが望まれる。

また、現計画に比べ、実績では単年度損益の黒字化は達成されていない。現在、市の交通事業経営検討委員会において、経営計画の改定を検討している。計画の改定にあたり、各年度の損益の見直しとともに、累積赤字解消年度についても、慎重に検討されたい。

2. 現場視察による考察結果

●現場視察

視察先	地下鉄南北線富沢車両基地 地下鉄南北線広瀬通駅 地下鉄南北・東西線仙台駅
主な確認内容	現金の管理及び回収状況 固定資産・貯蔵品の管理状況

(1) 固定資産の管理状況

高速鉄道事業会計の貸借対照表に計上されている有形固定資産、無形固定資産は固定資産台帳にて管理されている。固定資産台帳とは、固定資産を、その取得から除売却処分に至るまで、その経緯を個々の資産ごとに管理するための帳簿で、所有するすべての固定資産について、取得価額、耐用年数等のデータを網羅的に記載したもので、適正な決算書類を作成するための基礎となる。

仙台市交通局会計規程では、以下の条文等を定め、固定資産管理に努めている。

第百三十九条の二 財務課長は、毎年度固定資産台帳と固定資産の実態について照合し、その一致を確認しなければならない。 第百四十七条 主管課長は、固定資産の用途変更、所属換及び補修工事等により異動を生じた場合は、固定資産異動報告書を作成して財務課長に送付しなければならない

令和 5 年度の固定資産に係る計上金額は以下のとおりである。

(図表 45 固定資産に係る貸借対照表と固定資産台帳の計上金額)

(単位：千円)

勘定科目	貸借対照表(a)	固定資産台帳(b)	差異(a-b)
土地	14,027,393	14,027,393	—
建物	36,406,207	36,406,207	—
線路設備	160,983,586	160,983,586	—
電路設備	17,897,008	17,897,008	—
その他構築物	109,091	109,091	—
車両	3,318,268	3,318,268	—
機械装置	5,329,053	5,329,053	—
工具・器具・備品	101,811	101,811	—
建設仮勘定	442,973	442,973	—
有形固定資産合計	238,615,394	238,615,394	—
施設利用権	6,564	6,564	—
その他無形固定資産	958	958	—
無形固定資産合計	7,523	7,523	—

①固定資産台帳の管理について

地下鉄南北線富沢車両基地を視察した際、固定資産実査を実施した。

実査を実施した固定資産は、下記のとおりである。

(図表 46 実査した固定資産一覧)

	資産名称	取得年月日	取得価額	帳簿価額
1	電気設備保守用工作車 軌道タワー車	S62.6.10	2,261,000	113,050
2	電気設備保守用工作車 軌道鉄台車	S61.3.20	0	0
3	軌道高所作業車	S62.7.14	13,900,000	695,000
4	建築限界測定車	S62.7.14	6,200,000	310,000
5	特殊車両(積載運搬車 1.5t)	S62.6.12	720,000	36,000
6	特殊車両(積載運搬車 1t)	S62.6.12	600,000	30,000
7	吊り手(増設修繕)	H20.3.31	11,140,000	557,000
8	レール削正車	H9.10.28	45,600,000	2,280,000
9	軌道モーター	H18.3.30	34,490,000	1,724,500

10	軌道モーター(ハイブリッド式)	H21.3.31	31,500,000	1,575,000
11	モーター自走式多頭式タンバ	H23.3.31	70,500,000	3,525,000
12	レール運搬車	H26.3.31	14,808,219	1,170,926
13	機械式移動書庫	S58.7.4	6,900,000	345,000
14	軌道関係各測量器	H15.3.31	4,632,000	231,600
15	牽引式トラックマスター(一式)	H19.3.31	21,180,000	1,059,000
16	ハイブリッド式モーターカー搭 載蓄電池	H24.3.31	5,200,000	260,000
17	地下鉄南北線集塵機	R6.3.31	3,399,670	3,222,208

実査の結果、監査人が選定した固定資産については、実在性が確認できた。固定資産台帳への登録は、固有の固定資産番号ごとに固定資産が登録されているが、該当する固定資産に固定資産台帳記載の固有番号と同一であることを示すシール等の添付はなかった。

富沢管理事務所の担当者に固定資産実査の方法について質問したところ、固定資産台帳を基に現物の実査確認を行っているとの回答を得た。ただし、実際に固定資産実査を行った結果である、例えば固定資産台帳に固定資産の有無を示すチェックマーク等を付したものの等については、保管していないとのことであった。そのため、固定資産台帳を基に実査を実施しているかどうかについて、確認する事ができなかった。

なお、固定資産台帳には設備等も登録されており、給排水設備等目視で容易に確認できない設備(施設に付随しているもの等)については、更新や改修工事の際に図面などを用いて確認を行っている。また、それらの設備に関しては、不足すると機能不全に陥るため、日々の業務の中で適宜確認されているものと認識しているとのことであった。

(意 見) 固定資産台帳と現物との照合可能な管理方法について

固定資産台帳では 15 桁の資産番号で固定資産を管理しているが、現物には固定資産台帳記載の固有番号と同一であることを示すシール等の添付はないことから、現物との照合は担当者の判断で台帳との照合を行っている。過去には、固定資産をまとめて登録していた時期もあることから、現物と固定資産台帳の固有番号との照合については、引継ぎ等による伝聞がなければ完了しない。固定資産台帳と現物を紐づける固有番号で管理できるよう、固定資産に資産管理番号を示すシール等を添付することを検討されたい。

また、固定資産実査については、台帳を基に実施しているとのことであるが、証跡のある資料等については保管していないため、実際に台帳を基に実査を行っているか

が不明である。固定資産台帳を基に実査した結果については、少なくとも 1 年は保管し、実地照合の証拠として残しておくことが望ましい。

②固定資産台帳への登録方法

No.7 吊り手(増設修繕)、No.14 軌道関係各測量器、No.16 牽引式トラックマスター(一式)については、複数の機器をまとめて固定資産台帳に登録しているものである。No.7 吊り手(増設修繕)については、客車の吊り手を交換した際に計上したものであり、本来であれば車両ごとに登録すべきと考える。また、No.14 軌道関係各測量器については、レール探傷器と断面測定器の 2 つの機器が合算されて登録されている。No.15 牽引式トラックマスター(一式)については、一式で機能するものであることから一式として登録しているとのことであった。

なお、固定資産台帳の登録については、客車についても合算して登録がなされている。客車の登録は、下記のとおりとなる。

(図表 47 車両の固定資産台帳登録)

(単位:円)

	資産名称	取得年月日	取得価額	帳簿価額
19	客車 富沢車両基地	S62.7.14	2,062,692,967	103,134,648
20	客車 富沢車両基地	S62.7.14	2,062,692,967	103,134,648
21	客車 富沢車両基地	H4.7.15	291,659,790	14,582,989
22	1000 系車両 1 編成	H8.3.22	266,330,340	13,316,517

(出典:固定資産台帳)

No.21 客車 富沢車両基地は第 20 編成を登録しており、No.22 1000 系車両 1 編成は第 21 編成を登録している。対して No.19 客車、No.20 客車については、1 編成～19 編成をまとめて 2 つに登録しており、どちらの登録にどの編成が登録されているのかについて、明らかになっていない。今後新しい車両を購入するため、現在使用している古い車両は処分することになるが、処分の際には固定資産台帳からも削除する必要がある、まとめて登録している 1 編成～19 編成については、簡便的に取得価額を均等割りし、削除する方法しか取り得ないと考えらる。

なお、固定資産台帳への登録は、過去にはまとめて登録していたが、現在は個別に登録するようにしており、除却時にも個別に登録した特定の固定資産番号ごとに削除すればよいので、上記のような問題は発生しない。

(意見) 固定資産台帳の登録と除却時の処理について

市の固定資産台帳では、複数の同一資産を同じ固定資産番号で登録していた過去がある。そのため、客車についても、1編成～19編成をまとめて2つの固定資産番号で登録している。部分除却については、所管課において仕様等の関係資料を確認し、適正な除却額を検討している旨確認しているとのことだが、マニュアル等で除却のルールが定められてはいない。開業から30年が経ち、車両の老朽化による更新が始まっているが、固定資産台帳が編成毎に登録されているわけではないので、固定資産台帳から車両を削除する際、どちらの固定資産番号のものをいくらで除却するかについて明らかではない。除却の際には、どのように削除するかについて一定のルールを決め、決められたルールに従った処理をすることが求められる。

③貯蔵品の計上について

地下鉄南北線富沢車両基地を視察した際、貯蔵品の保管状況を確認した。貯蔵品として保管されているものは仙台市交通局会計規程第94条第2項に基づき、仙台市交通局貯蔵品名鑑として定められている。高速鉄道事業会計では5品目が定められており、下記のようになっている。

(図表 48 高速鉄道会計の貯蔵品)

レール	地下鉄の運行の基本にかかわる重要な物品である。
枕木	
パンタグラフ	製作に長時間を要するが、破損時まで使用数量が確定できない 緊急予備品である。
前面窓ガラス	
IC乗車券	製作に長時間を要し、金額的重要性が高い。

(出典:仙台市交通局貯蔵品名鑑)

上記のうちレールについては、外に整理整頓されて積み上げられていることを確認しているが、当日の数量についての資料が入手できなかったため、数量の確認まではできなかった。後日、令和5年度の受払簿を入手し確認したところ、問題なく入力されており、棚卸資産として数量確認されていた。貯蔵品については仙台市交通局貯蔵品名鑑に定められているが、この定めは平成25年12月17日交通局総務部長決裁によっている。これは、ICカードを新たに貯蔵品とした際のものである。それ以外の貯蔵品については、過去の資料から、平成15年度に、物品の性質・用途などから重要性が高いものという整理基準が示され、高速鉄道事

業に係る4品目(レール・枕木・パンタグラフ・前面窓ガラス)が選定された。通常、民間の鉄道会社においては、客車に関する取り換え部品、例えば椅子、つり革など車内設備の予備品、スイッチング電源、無線基盤、変圧器等電気関連の部品、ワッシャ、オイルシール、ナット等車両整備に使用する部品等は貯蔵品としてカウントし計上しているが、仙台市交通局では購入時に費用として計上しており、受払の管理についても実施していない。

なお、民間の鉄道会社では、「鉄道事業会計規則(昭和62年運輸省令第7号)」第3章 貯蔵品勘定 第15条(貯蔵品)に基づき、貯蔵品を計上している。また、貯蔵品の評価については第16条に規定されている。

「鉄道事業会計規則」より抜粋

(貯蔵品)

第15条 鉄道事業の用に供するために取得した物品(固定資産勘定に整理されるものを除く。)は、貯蔵品勘定に整理しなければならない。ただし、取得後直ちに使用されるものについては、この限りでない。

2 鉄道事業固定資産を除却した場合において、当該除却資産のうちに再使用又は売却の可能な物品があるときは、当該物品を貯蔵品勘定に振り替えて整理しなければならない。

(貯蔵品の評価)

第16条 貯蔵品勘定に整理される物品(以下「貯蔵品」という。)の貸借対照表価額は、当該物品の取得原価とする。ただし、損傷、陳腐化その他の理由により貯蔵品の価額が著しく低減したときは、適正な価額にするものとする。

(意見) 貯蔵品の管理及び計上について

仙台市交通局では、仙台市交通局貯蔵品名鑑に定められている7品目のうち、高速鉄道事業会計では5品目のみを管理し、計上しており、客車の取り換え部品等については購入時に費用として計上するのみであり、受払の管理をしておらず、財務諸表にも計上していない。

財務課に確認したところ、平成25年に貯蔵品名鑑において7品目に絞った経緯は、物品の性質・用途などから重要性が高いものと判断するといった整理基準に基づき判断したと思われるとのことであったが、予備品、電機関連部品、車両整備用部品等の取り換え部品については貯蔵品として認識されておらず、このことについての理由は不明である。

貯蔵品は、購入した消耗品のなかで期末日に未使用品であるものについて、将来の収益に対応させるために繰り延べられるものであるが、重要性・煩雑性を鑑みて対象を絞ること自体は問題がない。ただし、過去に金額的な重要性がなく貯蔵品としないとした支出であっても、その後の組織の内部や外部環境によって重要性に変化が生じることもあるため、每期、貯蔵品とすべきものの改廃と計上、受払の管理を検討することが望ましい。

（２）現金の管理及び回収状況に関する視察結果

①大金庫の鍵の管理について

売上金等の現金の管理及び回収状況が適切かどうか確認することを目的に、2024 年 10 月 4 日、地下鉄南北線広瀬通駅の駅務室の視察を実施した。

駅務室は 2 名体制で運営されており、引継ぎ時には引継ぎ簿を利用して大金庫の鍵の引継ぎが行われることになっている。駅業務マニュアル（基本編） 2 日常業務 ②引継ぎを確認したところ、「現金、鍵等を正確に引継ぐ」と記載があるのみで、具体的な引継ぎ方法が定められていなかった。駅務サービス課にヒアリングしたところ、実務上、鍵は保管ボックスに入れ、担当者間で目視確認を行うことで引継ぎしているとのことだった。

視察中、現金の回収担当者が駅を訪れたときに、駅務員が大金庫を開錠しようとしたところ、鍵が所定の保管場所になく一時所在不明となった。その際に立ち会った職員全員で捜索した結果、鍵が引継ぎ関係の書類に挟まれた状態で机の上に放置されていた。

駅務サービス課にヒアリングしたところ、過去に同様の事例が報告されたことはないとのことだった。しかしながら、偶然にも視察時にこのような事態が発生したことは、引継ぎ方法が現場で徹底されているのかどうかという疑念が生じる。

（指 摘） 駅務室大金庫の鍵の保管及び引継ぎについて

駅務員の交代時において、大金庫の鍵の引継ぎが適切に行われておらず、前任者が鍵を書類に挟んだまま保管ボックスに収納していない状態で机の上に放置し、後任者が鍵の所在が分からない状態であった。大金庫の鍵が適切に管理されていないことは、鍵の紛失や現金の盗難、横領のリスクを高めることになる。また、現金の回収担当者は複数の駅を巡回し回収を行うため、他の駅の業務遅延につながる可能性がある。

大金庫の鍵の管理及び引継ぎにおいて、鍵を保管ボックスに入れ、目視で確認するという運用上のルールを徹底されたい。また、その遵守状況について駅務サービス課職員による定期的なチェックを行うことが望ましい。

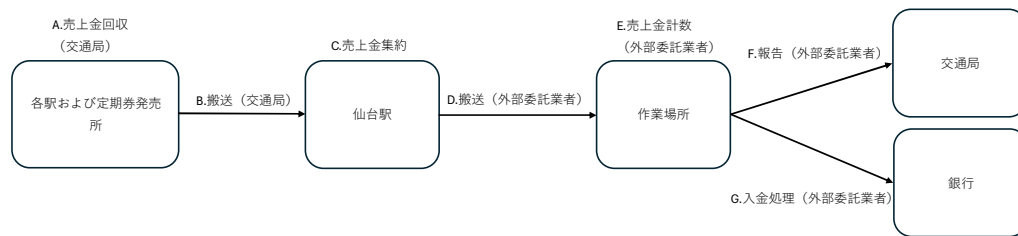
（意 見） 駅業務マニュアルの引継ぎに関する記載について

駅業務マニュアル（基本編） 2 日常業務 ②引継ぎにおいて、「現金、鍵等を正確に引継ぐ」と記載があるのみで、具体的な引継ぎ方法が定められていない。この記載内容では、各駅独自の引継ぎ方法が横行することになり、今回の視察時に起こったような鍵を紛失するリスクが高まると考えられる。当該マニュアルにおいて、具体的な引継ぎ方法（施錠されたキーボックスに保管されていることを確認する等）を明記することが望ましい。

② 地下鉄の売上金回収・入金業務について

地下鉄事業における売上金回収・入金業務は以下の流れで実施されている。

(図表 49 地下鉄事業における売上金回収・入金業務のフロー)



(出典:市資料及びヒアリングにより監査人作成)

- A. 各駅及び定期券発売所ごとに締め作業を行う。各駅の売上金は券売機のデータ処理装置より出力した旅客営業日報の売上金額と照合する。照合された各駅の売上金は収納カバンに収納のうえ施錠し、大金庫に保管している。
- B. 売上金は、搬送担当者が週 5 回各駅を巡回し売上金を集荷のうえ搬送台車で搬送する。回収の際は引渡者が収納金受渡票に日付・金額等を記入、押印し、搬送員は収納金受渡票の受領欄に押印のうえ、収納カバンとともに集荷している。
- C. 売上金は搬送担当者により仙台駅に集約され、外部委託業者が収集する。
- D. 外部委託業者は収集した売上金を作業場所に搬送する。
- E. 外部委託業者は収集した売上金を売上金発生場所ごとに計数し、収納金額を確定する。
- F. 外部委託業者は確定した収納金額を交通局に報告する。当報告は収納金額が確定した日に行われる。
- G. 外部委託業者は売上金の収集を行った日の翌日以降の直近の銀行営業日までに、交通局が指定する預金口座に収納金額を入金する。

ここで、B の地下鉄の各駅及び定期券発売所の売上金の搬送は仙台市の再任用職員が行っている。作業場所に集約後の売上金計数以降の作業については外部委託業者に委託しており、搬送については外部委託業者に委託していない理由についてヒアリングを行った。理由としては、過去に金融機関に集金を依頼したことがあったが、その際に駅の数が多く集金対応が難しいと返答があり、現在も継続して再任用職員が対応しているとのことであった。また、搬送作業の外部委託業者への委託可否の検討については行っていないとのことであった。

(意見) 売上金回収業務の外部委託の検討について

売上金の回収・入金業務において、地下鉄事業では売上金の回収・搬送は再任用職員が行い、入金処理は外部委託業者が行っている。事業や集金方法が異なるため一概には言えないものの、自動車事業では外部委託業者が売上金の回収・搬送、入金処理を行っていることも踏まえ、コスト比較及び安全性の観点から地下鉄事業の売上金の回収・搬送についても外部委託するかどうかの検討を行うことが望ましいと考える。

3. 設備投資及び維持管理

(1) 車両更新に関する事項について

①南北線 1000N 系車両更新計画

開業から 30 年が経過し、開業当初から使用している 1000N 系車両については、令和 9 年には車齢 40 年を迎えることになることから更新時期が到来しており、21 編成の全てについて更新計画が立案されている。新型車両は 3000 系車両である。車両更新計画を立案するにあたり考慮した事項は、

- ・平成 29 年 12 月の朝ラッシュ時増便後は予備車両がないため、車両故障時の交代編成としての予備車両を購入し、運休リスクを解消する必要があること
- ・日 EU 経済連携協定の発効に伴い平成 30 年 2 月以降は WTO 案件として車両製造の発注形態が複雑化し、業務量も膨大になるとともに、発注までの準備期間も数年を要する状況になっていることであり、これらを考慮した結果の更新計画における発注スケジュールは、下記のとおりである。

また、車両購入に伴い旧車両を廃車することになるが、発注スケジュールに合わせ廃車スケジュールについても計画している。こちらについても、併せて下記に記載する。

下記計画のとおりに進捗すれば、各年度の車両所有編成数は 22 編成となる。

(図表 50 発注スケジュール及び廃車スケジュール)

年度	2024 年 (R6)	2025 年 (R7)	2026 年 (R8)	2027 年 (R9)	2028 年 (R10)	2029 年 (R11)	2030 年 (R12)
製造編成数 (3000 系)	1	2	3	4	3	4	5 (~2)※
廃車編成数 (1000 系)	0	2	3	4	3	4	5 (~3)※2

※更新編成数については混雑率の推移等をもとに令和 9 年度以降に改めて判断する

※2: 廃車スケジュールについては検討を進めているが、変更になる可能性がある

(出典: 市資料より監査人作成)

①車両更新に係る財源について

3000 系車両購入に係る費用は、総額 19,261 百万円を見込んでいる。車両更新は建設改良費に含んで予算編成されており、他の修繕工事とともに予定されている。投資計画は、下記のとおりである。

(図表 51 投資計画)

(単位: 税込み、億円)

	路線	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	総計
南北線車両更新	南北線											193
券売機・改札機等更新	南北線・東西線											91
駅舎内電気・機械設備更新 (動力盤、配管等)	南北線・東西線											40
電力管理システム更新	南北線・東西線											35
変電所等設備更新	南北線											33
可動式ホーム柵更新	南北線											20
IC乗車券システム機器等更新	南北線・東西線											18
配電室設備更新	南北線											17
合計		8	22	12	57	72	60	56	37	51	72	447
車両更新除く		8	22	12	48	54	34	21	11	16	28	254

・事業費は、過去の実績等からの概算値である。また、収支計画は過去の実績に照らした執行率を乗じている。
 ・事業実施・金額・規模等について、今後の経営状況や社会情勢等に照らして決定していくため、変更の可能性がある。
 ・矢印は、事業費執行予定額が大きい年度を示している。必ずしも事業着手や終了の年次を示すものではないことに留意する。

(出典:市資料より監査人作成)

上記投資計画に係る建設改良費は、主に起債により賄われる。建設改良費の財源内訳は下記のとおりである。

(図表 52 建設改良費の財源内訳)

(単位:億円)

		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12
建設改良費		69	92	62	61	54	55	73
うち車両更新		9	18	26	35	26	35	44
財源内訳	出資金	14	18	12	12	11	11	15
	他会計補助金	1	1	0	0	0	0	0
	企業債	54	72	49	49	44	44	59

(出典:市資料より監査人作成)

※車両更新については、他会計補助金の充当を見込んでいない。

※金額は税込金額である。

建設改良費については、財源が出資金 2 割、企業債 8 割となっている。建設改良費は車両更新に係る費用のほか、投資計画に記載されている他の改良工事等の費用が含まれている。

(図表 53 建設改良費分析)

(単位:億円)

	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	計
建設改良費	69	92	62	61	54	55	73	466
うち車両更新	9	18	26	35	26	35	44	193
うち改良費	60	74	36	26	28	20	29	273
投資計画	48	54	34	21	11	16	28	212
その他改良費	12	20	2	5	17	4	1	61

(出典:市資料より監査人作成)

車両更新費用については主に起債で賄われている。また、起債による改良費は投資計画に記載のもののほか、差額はその他の改良費である。市に質問したところ、廃車に関する費用については、年度予算における営業費用により措置されるとのことであった。車両の廃棄については、令和 7 年度から予定されているが、具体的な廃棄方法については検討中である。廃棄車両については、引き取り先を模索しているが、規格等の問題もあり、困難となっている。そのため、車両を解体処理する方法が有力ではあるが、売却できるものを売却したとしても、解体に係る費用全てを賄えるわけではない。なお、廃棄の計画については、旧車両の全般検査又は重要部検査を行うタイミングにおいて、これらの検査を行わずに廃棄することで、検査省略分の保守費を削減できるものとしている。

令和 7 年度以降については、これらを踏まえて予算要求していくことになる。令和 7 年度については、廃車費用として 27,931 千円、土地賃貸借費用として 1,320 千円、計 29,251 千円を予算として計上している。これらの金額に関する根拠資料については閲覧することができなかったが、具体的な廃車方法が確定していることから、予算が策定できていると推測される。しかしながら、令和 8 年度以降については、具体的な廃棄方法等が決まっていないことから、令和 8 年度以降予算として計上すべき金額の正確性については検討の余地があるものとする。

(意 見) 車両廃棄の具体的な計画立案及び予算の確保について

車両更新については既に計画が実行されており、2024 年 10 月には新型車両がデビューしているが、車両更新に伴う旧車両の廃棄については、廃棄計画はあるものの、具体的な廃棄方法や廃棄時期については検討中となっている。令和 7 年度から廃棄が始まる計画であるが、実行性を高めるためにも、より具体的な廃棄計画を立案することが望まれる。

(2) 年度繰越となった改修工事について

建設改良工事については、様々な理由で年度をまたぐ場合があり、その場合予算を繰り越す必要がある。

令和 3 年度から令和 5 年度の建設改良費の計画、予算額、決算額、繰越額、不用額は下記のとおりである。

(図表 54 令和 3 年度～令和 5 年度の推移)

(単位:百万円)

	経営 計画	当初 予算額	補正 予算額	小計	前年度 繰越額	合計	決算額	翌年度 繰越額	不用額
令和 3 年度	1,976	1,976	5	1,981	111	2,092	1,795	19	278
令和 4 年度	3,523	3,412	16	3,428	19	3,447	2,335	678	433
令和 5 年度	2,621	2,672	-275	2,398	678	3,076	2,510	15	551

(出典:市提出資料及び各年度決算書より監査人作成)

また、令和 3 年度からの繰り越しについては、下記のとおりである。

(図表 55 建設改良費の地方公営企業法第 26 条の規定による繰越額)

年度	金額	繰越理由
令和 3 年度	18,789 千円	工程調整に時間を要したことや、国の補正予算への対応のため、年度内完成に至らなかった。
令和 4 年度	678,250 千円	工程調整に時間を要したことや、資機材調達に時間を要したこと等により、年度内完成に至らなかった。
令和 5 年度	15,004 千円	資機材調達に時間を要したことにより、年度内完成に至らなかった。

(出典:各年度決算書より監査人作成)

局の会計年度は 4 月～翌年 3 月までとなっていることから、年度を越えて実行される工事については、地方公営企業法第 26 条の規定に基づき繰越の手続をしたうえで、繰り越すことになる。

地方公営企業法
(予算の繰越)

第二十六条 予算に定めた地方公営企業の建設又は改良に要する経費のうち、年度内に支払義務が生じなかったものがある場合においては、管理者は、その額を翌年度に繰り越して使用することができる。

2 前項の規定による場合を除くほか、毎事業年度の支出予算の金額は、翌事業年度において使用することができない。ただし、支出予算の金額のうち、年度内に支出の原因となる契約その他の行為をし、避け難い事故のため年度内に支払義務が生じなかつたものについては、管理者は、その金額を翌事業年度に繰り越して使用することができる。

3 前二項の規定により予算を繰り越した場合においては、管理者は、地方公共団体の長に繰越額の使用に関する計画について報告をするものとし、報告を受けた地方公共団体の長は、次の会議においてその旨を議会に報告しなければならない。

繰越理由としては、上記に記載のとおり

①資機材調達に時間を要したため

②国補正に対応し、工程調整に時間を要したため

③工程調整に時間を要したため

となっている。特に、令和4年度については、他の年度に比して多額になっていることから、大型工事の工程調整に時間を要したため、期末までに工事が完了しなかったことがうかがえる。工事遅延の原因は、市だけの努力で解消できないものもあるが、影響を最小限に抑えることが重要である。

また、近年の工事価格の高騰等により入札の中止により工事の延期が生じる場合がある。契約不調が生じると、保有資産の必要な維持管理が適時に行われず、先送りになってしまう可能性がある。震災復興需要や大規模イベント等の実施により、建設及び土木関係の需給はひっ迫しており、契約不調のリスクは高まっていると考えられる。

(意 見) 建設改良費の繰り越しについて

建設改良費のうち年度内に工事が完成しなかったものについては、地方公営企業法第26条の規定により、必要な手続を経て翌年度に繰り越すことができる。工事遅延の理由を見るに、市の努力だけでは解決できないものも含まれているが、計画した工事については、可能な限り計画通りに実行し、資産保全に努めることが望まれる。

また、入札の中止により工事の延期が生じる場合には、そもそもの計画を見直すことも含め、工事遅延の影響を最小限に抑えるよう検討すべきである。入札不調については、対策を公表している自治体もあることから、同様の取り組みについても視野に入りたい。

4. 安全管理

(1)「構造物検査結果報告書」について

仙台市交通局では、トンネルの維持管理において画像管理を行っている。通常2ヵ年で全区間を実施している全般検査において、不具合箇所の写真を撮影し、年度毎に「構造物検査結果報告書」として取りまとめている。当該報告書は、所長決裁を得たうえで保管されている。

この報告書決裁を閲覧したところ、決裁書表紙記載事項は、下記のとおりであった。

(図表 56 決裁書表紙記載事項)

件名	令和 5 年度地下鉄南北線構造物検査結果の報告について	令和 5 年度地下鉄東西線構造物検査結果の報告について
起案	交鉄富第 377 号	—(空欄)
起案	令和 6 年 3 月 29 日	令和 6 年 3 月 29 日
決裁	令和 6 年 3 月 29 日	令和 6 年 3 月 29 日
施行	令和 6 年 3 月 29 日	令和 6 年 3 月 29 日
決裁	所長決裁、係長決裁	所長決裁、係長決裁
保存種別	第 4 種(保存期間 1 年)	第 3 種(保存期間 5 年)
内容	基本的に目視による検査。亀裂箇所等あり。	基本的に目視による検査。亀裂箇所等あり。

(出典:「構造物検査結果報告書」の決裁書表紙記載事項)

地下鉄東西線、南北線共に件名は「構造物検査の結果について」であり、2つの決裁書の記載内容については同一であるべきと考える。しかしながら、

①地下鉄東西線については、起案番号の記載漏れがあった。

②保存種別が東西線と南北線で異なっている。

といった状況であった。なお、起案番号については、採番(「交鉄荒第 146 号」)されていることを確認し、保存種別については第 3 種(保存期間 5 年)が正しいことを確認した。

(指 摘) 決裁書の記載について

閲覧した決裁書につき、起案番号の記入漏れや、同じ決裁であるにも関わらず保存種別が異なっており、誤った保存期間の記入がなされていた。決裁書は交通局の活動を記録し保存する重要な書類であることから、記載事項については漏れや誤りがないよう、慎重に対応すべきである。

なお、現在は決裁システムが導入されており、起案番号については自動採番になっているため起案番号記入漏れは防止できると考えるが、保存種別については選択制になっているため、選択誤りの発生する可能性がある。よって、入力に際し保存種別を確認したうえで誤りがないよう入力するとともに、決裁者が誤りを見逃さないよう留意して決裁すべきである。

(2) 高速鉄道事業における安全管理

①ヒヤリハット事例の共有

各職員が体験したヒヤリハットの事例については仙台市高速鉄道における安全管理や事故等への適切な対応を協議することを目的として設立された安全推進委員会にて取りまとめている。安全推進委員会にて情報共有がなされたのち、各課所において資料を供覧し、運転課については学習室に資料を保管し運転士の学習時間に確認している。令和 2 年 10 月から令和 5 年度末までに、運転課では合計で 1,950 件のヒヤリハット情報を報告しており、事象や対応方法だけでなくガイドブックやマニュアルに反映させたか否かについても、一表で確認でき

るようになっている。

(意 見) ヒヤリハット事例の傾向分析について

令和 5 年度においては 488 件のヒヤリハット事例が発生しており、ヒヤリハット事例については各職員が事象や対応状況を共有している。全ての事例に各職員が目を通すことは時間がかかるうえに留意するポイントが明確ではないことから、安全推進委員会が報告された事例について傾向分析を行い、同じ事象については項目ごとに分類し留意点をまとめることができれば、各職員が留意すべき業務が明確になるとともに時間短縮にもつながる。事故を生じさせないためにもヒヤリハット事例については傾向分析を実施することを検討されたい。

Ⅲ 共通事項

1 契約管理

交通局では、地方自治法施行令に則り仙台市交通局契約規程を定めている。同規程において定めている契約の種類は一般競争入札、指名競争入札及び随意契約であり、その内容は地方自治法施行令を所管している総務省のホームページによると以下のとおりである。

(図表 57 契約種類)

契約方法	内容
一般競争入札	公告によって不特定多数の者を誘引して、入札により申込をさせる方法により競争を行わせ、その申込のうち、地方公共団体にとって最も有利な条件をもって申込をした者を選定して、その者と契約を締結する方法
指名競争入札	地方公共団体が資力、信用その他について適切と認める特定多数を通知によって指名し、その特定の参加者をして入札の方法によって競争させ、契約の相手方となるものを決定し、その者と契約を締結する方式
随意契約	地方公共団体が競争の方法によらないで、任意に特定の者を選定してその者と契約を締結する方法

(出典:総務省 HP「地方公共団体の入札・契約制度」)

交通局では契約に関する事務について、金額が僅少な取引や定型的な取引などの一部の契約以外については、各担当課からの依頼によって同規程を所管する財務課で実施しており、同規程で定められている契約種別や内容、予定価格に応じて契約方法を決定している。令和3年度から令和5年度までの財務課における契約一覧を基に契約方法ごとに集計すると、下記の表のとおりとなる。

(図表 58 財務課における契約件数)

契約種別	契約方法	令和3年度	令和4年度	令和5年度
工事	一般競争入札	32	30	25
	指名競争入札	14	4	16
	随意契約	4	6	8
	小計	50	40	49
コンサル	一般競争入札	0	0	0
	指名競争入札	8	11	9
	随意契約	4	2	6
	小計	12	13	15
物品・役務	一般競争入札	22	17	20
	指名競争入札	72	59	77
	随意契約	130	138	153
	小計	224	214	250
合計		286	267	314

(出典:市作成の基礎資料より監査人作成)

また、同規程で契約の変更に関する事務についても定められており、特に設計の変更による契約金額の変更については、第 21 条第 4 項において、「変更する設計に係る金額に請負比率を乗じた金額または第 23 条第 1 項に基づき受注者から提出される内訳明細書の単価によって算出した金額」によるものとしている。また、交通局では、設計変更及び変更契約については「営繕工事請負契約における設計変更ガイドライン(令和4年4月1日改定)」及び「土木工事設計変更ガイドライン(総合版)(令和2年9月訂正)」にしたがって手続を行っており、具体的な設計変更の判断については、組織内通知の「設計図書等の変更に伴う契約変更の取扱い等について(通知)」によって運用している。

「仙台市交通局契約規程」より抜粋

第 21 条 契約の相手方は、天災地変その他やむを得ない理由により義務の履行ができない場合には、管理者の承認を得て契約を変更することができる。

2 管理者は、公益上必要があると認めるときは、契約の相手方の同意を得て契約を変更することができる。

3 前 2 項の規定による契約の変更は、文書をもってこれをしなければならない。

4 工事、製造その他の請負契約について、設計の変更により契約金額を変更しようとするときは、原設計金額をもって原契約金額を除し、これに変更する設計にかかる金額を乗じて得た金額又は第 23 条第 1 項に規定する内訳明細書の単価によりこれを算出した金額により行うものとする。

第 23 条 工事又は製造の請負契約の相手方は、契約締結の日から 14 日以内に内訳明細書、工程表その他の必要書類を管理者に提出しなければならない。ただし、管理者は、その必要がないと認めるときは、内訳明細書の提出を省略させることができる。2 工事請負契約の相手方は、契約締結の日から 14 日以内に、工事に着手し着手届を管理者に提出しなければならない。

監査人は、契約一覧を閲覧して契約内容を確認するとともに、契約書等の閲覧や担当者への質問を通して、入札及び変更契約を含む契約手続や支出決定までの手続の妥当性の検討を実施した。

また、特命随意契約については、随意契約としたことの合理性について、関連資料の閲覧及び担当者への質問によって検討した。

(1) 変更契約時の受注者見積書等の徴取

設計変更に係る契約金額の変更については、受注者との随意契約にならざるを得なく、価格競争を行うことができないことから、変更金額の経済性を含めた妥当性については価格競争以外の方法で担保することが必要となる。そのため、仙台市交通局契約規程では、変更金額について「変更する設計に係る金額に請負比率を乗じた金額または受注者からの内訳明細書の単価によって算出した金額」の2種類の方法を提示することで、変更金額の妥当性を確保するように整備されている。

監査人が抽出した工事請負契約における設計変更時の契約手続の妥当性を検討したところ、契約金額の変更について、変更する設計に係る金額に請負比率を乗じた金額のみで変更契約を締結しており、受注者からの内訳明細書の単価を用いた変更金額は、変更契約の受注者との協議において使用していなかった。

交通局が提示する変更金額は、発注者である交通局が積算した設計金額を基礎としていることから、正確性や合规性は担保されている一方で、経済性を考慮すれば、同規程で定められている変更する設計に係る金額に請負比率を乗じた金額と受注者からの内訳明細書の単価によって算出した金額の両者を比較したうえで受注者と協議した方が、より経済的な検討ができる。

(意 見) 変更契約時の受注者見積書等の徴取について

交通局が使用する工事請負契約書における内訳書の位置付けは、公共工事標準請負契約約款の解説(編著建設業法研究会)によると、承認型と提出型のうち提出型であり、拘束力はないが、発注者と受注者が協議を行う場合においては、参考資料として用いられうるものである。したがって、より経済的な運用を考慮するならば、交通局が算出した変更金額のみならず、受注者からの内訳明細書を使用し、また変更後の内訳明細書を徴取するなどして、変更金額の比較・検討することが望まれる。

(2) 昇降機等保守点検業務に係る特命随意契約

監査人が検討した特命随意契約のうち、高速鉄道事業において契約している「令和5年度地下鉄南北線泉中央駅外3駅昇降機設備定期点検業務委託」について、特命随意契約とす

る理由を「確実で迅速な部品の供給と 24 時間出勤体制を整えており、緊急時における安定した部品の供給と、緊急時における迅速な対処ができる唯一の業者」であるとしていた。

一方で、昇降機に係る保守点検業務については、ホームページ等で 24 時間の出勤体制及びメーカー部品の在庫を有することで迅速な部品供給を可能にする業者が仙台市周辺にも複数あることが確認でき、上記のとおり「唯一の業者」であることが確認できなかった。

交通局では、当該委託業務の特命随意契約とする理由について、昇降機設置当初の検討内容は現在時点で不明となっており、上記の理由については現在の受注者以外への受注可否に関するヒアリングや他社事例等の客観的な根拠を示す内容となっておらず、合理性に欠けた記載内容となっていた。

(意 見) 昇降機等保守点検業務に係る特命随意契約とした理由について

交通局が特命随意契約とした理由として「唯一の業者」であることがあげられるが、交通局では業者選定にあたっての調査が不十分であったことから、「唯一の業者」であることの客観的根拠を示すには合理性に欠ける記載内容となっていた。

経済性や特命随意契約の合理性の観点から、特命随意契約とすることの理由についてより客観的な要因を含めて改めて検討を実施し、合理的な根拠を明確にすることが望まれる。

(3) 委託業務契約における契約の履行を確認するための検査及び支出手続

委託業務契約等における契約の履行を確認するための検査については、仙台市交通局契約規程において、相手方の立会のもとに契約書や仕様書等に基づいて給付の内容、数量を確認するものとしている。また、支出手続については、仙台市交通局会計規程において、請求書や支払伝票に支払金額の基礎資料や履行確認の検査による検査証を添付したうえで行うこととされており、履行確認の検査による財やサービスの享受とそれに基づく支出手続が定められている。なお、一般的に委託業務契約は、一定期間における業務の享受であることが多いため、期間按分した契約金額に係る業務分について完了検査及び支出手続を行うことが想定される。

一方で、監査人が検証した契約のうち高速鉄道事業における「令和5年度地下鉄南北線駅舎外 3 施設消防設備定期点検業務委託」においては、業務仕様上で上期における機器点検と下期における機器点検及び総合点検の実施と報告書を求めていることから、一定期間に応じた業務の享受ではなく特定の業務完了とその業務の報告書の受領を目的としており、交通局で作成された設計金額や受注者からの内訳明細書においても機器点検と総合点検はそれぞれ異なる単価として算出していた。当該委託業務契約における完了検査と支出手続は、報

告書の受領及び閲覧によって完了検査をしていたものの、支出手続は契約書内で上期と下期で期間按分した金額で行うことを定めて実行していた。

この、契約内容では、上期と下期では総合点検の有無によって享受する業務量が異なるため、支出金額が設計金額や内訳明細書と整合しておらず、未だ享受していない一部の業務に対する支出が上期において行われていることで、業務の履行不能時などの危険負担の観点から適切な処理になっていない。

(意 見) 委託業務契約における契約の履行を確認するための検査及び支出手続について
監査人が、検証した契約においては、上期と下期では総合点検の有無によって享受する業務量が異なるが、支出金額は上期と下期で期間按分されており、享受する業務量と支出金額にアンマッチが生じている。

業務委託契約に係る履行確認の検査と支出手続について、受注者との適正な危険負担と履行確認の検査の実効性の観点から、履行確認する対象が期間按分された業務量と整合しない契約については、履行確認の検査内容と整合する支出手続となるよう、あらかじめ契約書作成の段階で支出時期や支払金額を検討することが望まれる。

2. 労務管理

(1) ストレスチェックの実施について

労働安全衛生法第 66 条の 10 に基づき、全職員を対象に年 1 回のストレスチェックを実施している。

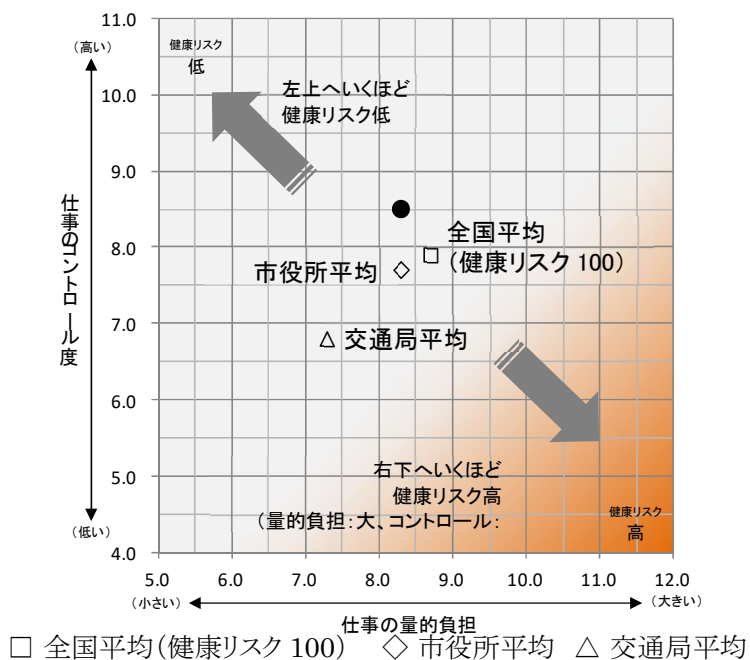
令和 5 年度の実施状況は以下のとおりである。

実施期間	令和 5 年 9 月 22 日～10 月 17 日
調査票提出者数	対象 1,062 名中 987 名提出 (92.9%)
高ストレス判定	判定可能な 975 名中 121 名 (12.4%)

部署ごとに「仕事の負担」及び「職場の支援」の 2 つの要素によりストレス状況を評価している。また、全国平均との比較により、集団のストレスの特徴、健康リスクを把握している。健康リスクとは、全国平均を 100 として、心身の健康問題(心身の不調、医療機関の受診、病気休業など)がどのくらい起こりやすい状態か表したものである。

①「仕事の負担」判定図

(図表 59「仕事の負担」判定図)



(出典:市提出資料)

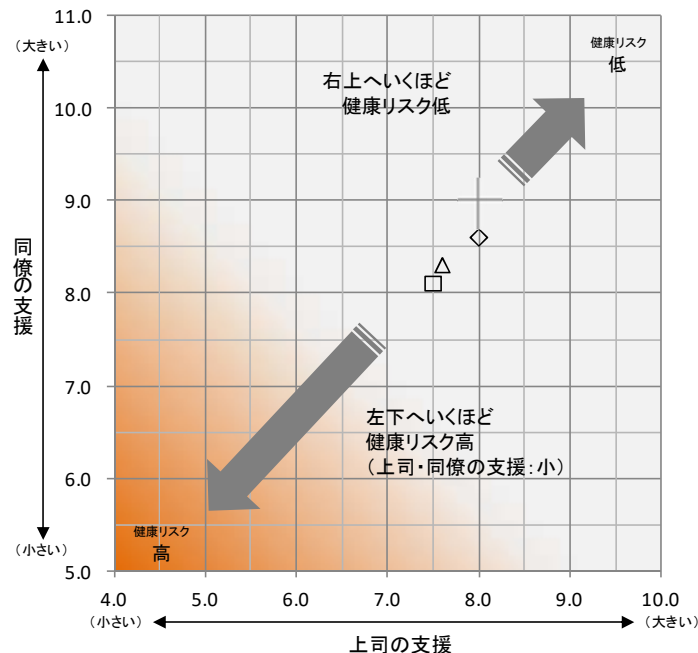
仕事の負担度による健康リスクは、「仕事の量的負担」と「仕事のコントロール度」から導き出される。

仕事の量的負担	数値が大きいほど、仕事の量的な負担が大きい
仕事のコントロール度	数値が小さいほど、仕事の内容や手順を自分で決められる程度が低い

交通局の実施結果を見ると、全国平均及び市役所平均と比べ、仕事の量的負担は小さいが、仕事のコントロール度が低い傾向にある。これは、職員一人一人が抱えている仕事量は比較的多くないものの、運送事業という特性もありあらかじめ定められた運行ルールに従って仕事を進めることが多いためと思料される。

②「職場の支援」判定図

(図表 60「職場の支援」判定図)



□ 全国平均(健康リスク 100) ◇ 市役所平均 △ 交通局平均

(出典:市提出資料)

職場の支援度による健康リスクは、「上司の支援」と「同僚の支援」から構成される。

上司の支援	数値が小さいほど、上司による支援が小さい
同僚の支援	数値が小さいほど、同僚による支援が小さい

交通局の実施結果を見ると、上司の支援及び同僚の支援ともに全国平均とほぼ同じである。市役所平均より小さいものの、職場の支援に特に問題事項は認められない。

高ストレスと判定された者の割合は 12.4%であり、運輸業・郵便業の全国平均 15.4% (「令和 4 年 全衛連ストレスチェックサービス実施結果報告書」(令和 5 年 8 月作成)公益社団法人全国労働衛生団体連合会メンタルヘルス専門委員会)を下回っている。

調査票提出者に対しては、個人結果通知とともに医務室での相談受付案内を同封している。また、高ストレス判定の者については面談申出書も同封し、希望者は総務課労務係宛てに申出書を提出する。総務課労務係が面談の日程調整を行い、専門医による専門的な面談を受けることができる。

高ストレスと判定された者 (121 名) のうち、専門医との面談を受けた者は 12 名 (10%) であった。面談実施後は、専門医がその実施状況や事後措置について記した意見書を作成

する。その意見書を産業医が確認し、必要なアドバイスを市へ行うようになっている。意見書やアドバイスは、面談を行った職員の所属長とも共有され、必要な措置について検討を行うこととなる。

（意 見） 高ストレスと判定された職員のケアについて

現状では、高ストレス者に対して専門医との面談を希望者のみに提供している。特にフロント業務（運転士、駅務員等）を担う部署ではストレスが高い傾向にあるため、高ストレスと判定された職員へのケアと面談の実施状況をモニタリングすることが重要である。高ストレスと判定された者へ十分なケアができない場合、退職者が増えたり、仕事の能率が低下したりすることにより安全・安心な運行に支障をきたす恐れがある。特に複数年にわたって高ストレスと判定されている職員に対しては、専門医との面談をより積極的に勧奨することを検討する必要がある。専門医との面談の案内文書を閲覧したところ、面談ができる旨、申出書の提出方法・提出時期、ストレスチェック及び面談結果は人事担当及び所属長に共有されることが記載されていた。例えば、面談を受けた者からのフィードバックを基に成功事例を記載し、また高ストレスを放置した場合の悪影響について記載することにより、面談の実施割合向上を図ることが望ましい。

（２） 36 協定の遵守状況について

勤怠管理はタイムカードにより行っており、出勤時刻及び退勤時刻が印字される。各職員は自身の勤怠状況を「超過勤務・休日勤務命令及び諸手当整理簿」に入力していき、対象月の勤務終了後出力し、所属長の確認を受けている。所属長は休暇、超過勤務時間がタイムカードと整合していることを確認の上、総務課へ提出している。

労働環境の改善と労働者の安全を守るために、36 協定が定められている。

令和 5 年度における 36 協定の違反事例は以下のとおり 5 件あった。

- ・ 年間の延長可能時間を超えて時間外労働を行ったケース：2 件
- ・ 2 か月平均で 80 時間を超えたケース：1 件
- ・ 休日労働に関する協定を違反したケース：2 件

（図表 61 36 協定違反内容）

No.	所属	年月	違反単位	時間外勤務時間数	協定の時間	超過時間数
1	総合指令所	令和 5 年 9 月	36 協定「法定休日のうち 2 週間に 1 回」を超えて休日労働			
2	総合指令所	令和 5 年 9 月	同上			
3	総務課	令和 6 年 3 月	2 か月平均	93 時間 52 分	80 時間	13 時間 52 分
4	川内営業所	令和 6 年 3 月	年間	497 時間 57 分	480 時間	17 時間 57 分
5	実沢営業所	令和 6 年 3 月	年間	500 時間	480 時間	20 時間

（出典：市提出書類を基に監査人作成）

主な違反理由

- ・休暇者の代わりにやむを得ず出勤した
- ・複数の業務の繁忙期が集中した
- ・代休取得した場合の時間外勤務時間の加算について認識漏れがあった

上記によると繁忙期であったこと、及び勤務時間の認識不足だったことが主な違反理由となっている。

これらの違反事例について、超過した要因となった業務を特定し、職員の割り振り、作業内容の見直し、効率化の方策を検討する必要がある。特定の職員に事務が集中しないよう、管理者が随時進捗状況を確認して業務分担を適切に行う必要がある。

総務部など勤務体系が複雑でなく、システム管理が可能な部署においては、市全体で導入されている勤怠管理システムを採用している。このシステムでは、時間外労働が 36 協定に抵触する恐れがある場合アラートを発する機能が備わっている。一方で、勤務体系が複雑なバス営業所や総合司令所等では、このシステムは導入されておらず、代わりに独自の Excel シート等で時間外勤務を管理している。令和 5 年度の 36 協定違反事例を見ると、勤怠管理システムを導入されていない部署での違反が多く見受けられた。

（意 見） 36 協定の遵守状況について

36 協定は労働者の安全を守るための重要な協定である。バス営業所や総合指令所など、一部の部署においては、各職員の勤務時間を独自の Excel シート等で管理しており、36 協定との適合状況を十分に把握できていない。

36 協定の内容を組み込み、協定の時間に近づいた際にはアラートを発する機能を追加することが考えられる。これにより違反のリスクを事前に把握し、業務分担等適切な対応を促すことが可能になる。システム導入が費用の面から困難であれば、月中に残業時間を入力すれば随時協定の時間と照合できる仕組みを構築すべきと考える。また、2024 年 4 月から運送業のドライバーに対する時間外労働の上限規制が適用されている（いわゆる 2024 年問題）。職員一人一人が 36 協定の内容を正しく理解するとともに、超過勤務時間の縮減を意識して従事する重要性が以前より増している。研修等を通じて協定内容を共有し、遵守の重要性を強調することが望ましい。

3. 会計処理の適正性

仙台市交通局では、会計規程や地方公営企業会計基準に基づいて、会計処理を実施し、決算書並びに決算附属書類を自動車運送事業、高速鉄道事業それぞれで作成している。そこで、決算書、仕訳データ、固定資産台帳及び一部会計伝票を閲覧した。

(1) 固定資産関連

固定資産台帳を閲覧し、令和 5 年度の固定資産に関する会計処理を確認した。

①減損会計について

減損会計の適用状況について質問したところ、事業計画との乖離状況を検討した結果、著しい乖離はなく、減損の兆候は把握されず、減損損失の計上はゼロとの回答であった。しかし、自動車運送事業については業務活動から生じる損益が 2 期連続マイナスを計上しており、より慎重に減損会計の検討が必要であったと考える。

通常であれば、減損会計では具体的に次のことを行うこととなる。

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

減損の兆候については、総務省が公表する『地方公営企業会計制度の見直しについて』において、以下の例が示されている。

(1) 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

過去2事業年度連続でマイナスであり当該年度も明らかにプラスにならない場合 や、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が該当 します。なお、損益やキャッシュ・フローが継続してマイナスか否かの判定には、一般会計からの繰入金や長期前受金戻入を含めます。

(2) 使用範囲又は使用方法について回収可能価額を著しく低下させる変化

固定資産又は固定資産グループが、遊休状態となり、将来の用途が定まっていない場合などが該当します。

(3) 経営環境の著しい悪化

固定資産が使用されている業務に関連して、業務運営の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場合が該当します。

(4) 市場価格の著しい下落(帳簿価額から少なくとも 50%程度以上の下落)

資産グループ全体のみならず、主要な資産や土地が著しく下落した場合も該当します。

兆候がある場合、地方公営企業法施行規則第四十一条に基づき、減損損失に関する注記が必要となる。

また、兆候があった場合には、以下の減損損失に関する注記が必要となる。

地方公営企業法施行規則（減損損失に関する注記）

第四十一条 減損損失に関する注記は、次の各号に掲げる事項（重要性の乏しいものを除く。）とする。

一 減損の兆候が認められた固定資産又は固定資産グループ（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における当該固定資産の集まりであつて最小のものをいう。以下この条において同じ。）（減損損失を認識したものを除

く。)がある場合における当該固定資産又は固定資産グループに関する次に掲げる事項
イ 固定資産グループがある場合には、当該固定資産グループに係る固定資産をグループ化した方法
ロ 当該固定資産又は固定資産グループの用途、種類、場所その他当該固定資産又は固定資産グループの内容を理解するために必要と認められる事項の概要
ハ 認められた減損の兆候の概要
ニ 減損損失を認識するに至らなかった理由
二 減損損失を認識した固定資産又は固定資産グループがある場合における当該固定資産又は固定資産グループに関する次に掲げる事項
イ 前号イ及びロに掲げる事項
ロ 減損損失を認識するに至った経緯
ハ 減損損失の金額及び主な固定資産の種類ごとの当該金額の内訳
ニ 回収可能価額（固定資産又は固定資産グループの正味売却価額（固定資産又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た金額をいう。）又は使用価値（固定資産又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・フローの現在価値をいう。）のいずれか高い額をいう。）が正味売却価額の場合にはその旨及び時価の算定方法、回収可能価額が使用価値の場合にはその旨及び割引率

当期において、両事業とも減損注記は記載されていない。高速鉄道事業において、固定資産台帳に計上されている資産の内、故障などによって使用することができなくなった固定資産について、遊休となっている理由と現状の取り扱い、今後の利用見込みについて、車両課にヒアリングした。車両課からは「荒井倉庫にある立体格納庫については、令和２年度の地震で格納庫内の部品が落下して損傷があり使用を中止しているため遊休資産となっている」との回答を受領した。そのため、減損兆候の例示(2)に該当する。

(図表 62 遊休固定資産)

資産番号	資産名称	数量	取得価額(千円)	帳簿価額(千円)
220150000032522-00	立体格納庫	1	30,827	7,930

(出典:固定資産台帳)

また、自動車運送事業についても業務活動から生じる損益が２期連続マイナスを計上しており令和６年度の予算上もマイナスの見込みとなることから、例示(1)に該当する。

両事業とも兆候なしとしていることからその後の検討過程も不十分であり、少なくとも減損の兆候の例示に該当がある場合には、より慎重さが求められると考える。

(指 摘) 減損会計の検討について

地方公営企業法施行規則では、減損損失を認識しなくとも、減損損失を認識するに至らなかった理由も記載することとなっており、財務諸表利用者が早期に減損損失のリスクを把握することが可能となっている。高速鉄道事業においては、遊休状態にあった資産があるにも関わ

らず、また、自動車運送事業においても、業務活動から生じる損失が継続しており、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いう減損の兆候の例示に該当する状態であったため、減損兆候の判断には、より慎重さが求められると考える。減損の兆候が認められる場合には、減損の認識の判定以降の検討過程を、第三者に対し客観的に説明できるように整理するとともに、減損損失に関する注記をもれなく記載することが重要である。

②遊休固定資産の取り扱いについて

仙台市交通局会計規程では遊休資産や減損損失の取り扱いを定めていない。これは使用を中止する資産については交換する資産を購入するまで使用を継続することから、遊休となることが前提とされていないためである。

(意 見) 遊休固定資産の取扱いについて

地震で損傷して使用していない固定資産が通常資産として計上され、減価償却費を計上している。

固定資産は資産計上し使用収益に供することで収益を獲得し、対応する費用を減価償却として計上することで収益と費用を同一期間に財務諸表に表すことで業績をより正確に評価できるようにしている。地震で損傷し使用していない固定資産について、今後使用する見込みがない場合には使用収益を生み出すものではないため、減価償却費に対応する収益が計上されない。将来使用見込みのない固定資産については当該資産の帳簿価額からその処分見込価額を控除した金額を減損損失として費用処理することを検討されたい。

また、地震以外にも台風や集中豪雨など自然災害によって固定資産が損傷を受け今後使用することができない状態として遊休資産に分類する案件が発生する可能性はある。画一的な会計処理をするためにも遊休資産の会計処理については会計規程に定めることを検討されたい。

③固定資産台帳登録について

固定資産を管理するうえで、固定資産台帳に登録し、減価償却費計算を行っている。固定資産台帳を閲覧したところ、減価償却計算に影響はないものの、非償却資産にもかかわらず、償却資産(耐用年数0年)で登録されているなど、不明瞭な登録内容なものが散見された。

(意 見) 固定資産台帳の登録状況について

事業用土地及びその他用地は、非償却資産にもかかわらず、固定資産台帳上、償却方法が定額法・耐用年数0年で登録され、管理区分が、有形固定資産(非償却)や有形固定資産(間接法)で登録されている。また、電話加入権についても、耐用年数0年や20年、管理区分、無形固定資産(直接法)や無形固定資産(非償却)と同一内容だが、別区分で登録されている。

同じ性質の資産の登録を同じように登録できておらず、固定資産台帳を整理するうえで混乱の元となる。固定資産台帳に新規に登録する際に、同性質のものは同一区分で登録されるよう、運用マニュアル等の整備を行うことなどが望まれる。

(2) 定期券販売の会計処理について

企業会計では「収益認識に関する会計基準(企業会計基準第 29 号平成 30 年 3 月 30 日)」が定められ、定期券の販売については販売月から均等に収益を認識するものではなく、履行義務が充足する定期券の有効期間内において均等に収益を認識すると整理された。公営企業会計においては収益認識に関する会計基準についての適用はなく、収益が発生したという事実に基づいて会計処理を行う発生主義会計に基づいて会計処理を行っている。企業会計における収益認識は以下の 5STEP で認識することと定められており、公営企業会計の処理と大きく差が出るのは STEP5 の履行義務の充足により収益を認識する点である。

(図表 63 収益認識基準における 5 つの STEP))

収益認識会計基準 第 16 項から第 18 項

STEP1: 契約の識別

STEP2: 履行義務の識別

STEP3: 取引価格の算定

STEP4: 履行義務に取引価格を配分

STEP5: 履行義務充足により収益を認識

(出典: 収益認識会計基準第 16 項～第 18 項)

例えば、翌年度 4 月から 9 月の 6 カ月定期券を年度末(3 月末)に販売した場合、企業会計では履行義務を充足する翌年度の 4 月から 9 月にかけて均等に収益を認識することになる。一方で公営企業会計の場合は発生主義に基づき 3 月から翌年度の 8 月まで均等に収益を認識するか、翌年度 4 月から 9 月まで均等に収益を認識するか継続適用を前提に選択することが認められている。会計処理については継続適用を前提に 3 月分から収益を認識することも 4 月から収益を認識することも認められている。仙台市交通局では販売した月から収益を認識している。

(意 見) 定期券販売の会計処理について

定期券の販売について現行の公営企業会計に従い、販売月からの期間均等割りで計上する会計処理を採用している。年度末に販売される定期券については企業会計と収益を認識する期間が 1 月分相違するため、今後収益認識会計基準が公営企業会計に適用される場合には基準に照らして会計処理を整理されたい。

(3) 会計処理の承認プロセスについて

仙台市交通局事務決裁規程においては管理者決裁事項、次長専決事項、課長専決事項と業務内容によって決裁権限者を分けている。令和 5 年度の 3 月及び決算整理業務について振替伝票が綴られているファイルを閲覧したところ、押印が必要な財務課長、会計係長の押印がなかった振替伝票が散見された。

当該伝票については付箋が付けられており、押印が無い事は財務課でも把握されている。押印が無く付箋を貼っている状況について財務課に確認したところ、「会計伝票は、大量に発生するものであり、かつ確認に時間のかかる帳票もあることから、事務を円滑に進めるため、担当者が所定のボックスに帳票を入れ、そのボックスを係長・課長へ回すことで確実に決裁を行うこととしている。その後、帳票を綴り、保管するにあたっては、担当者にて押印漏れがないかチェックを行い、漏れがあった場合は押印を行うよう付箋を立て係長・課長へ報告し、本人が押印することとしているが、担当係内の意思疎通が不十分で、一部ファイルについて、当該処理を終えずに、書庫に保管していたもの」との回答を受領した。

(指 摘) 会計伝票の押印漏れについて

3 月分及び決算関連の会計伝票綴りを閲覧した結果、押印が必要な財務課長、会計係長の押印がなかった会計伝票が散見された。決算関連の振替伝票は財務課長決裁が必要であり、押印が漏れている場合には後日決裁されていることが第三者からは確認できないため確実な押印が必要である。また実際に確認が漏れている場合には、誤った会計処理が見逃されるおそれがある。起票した担当者が決裁を受けたことを確認し、押印漏れがあれば再度依頼することまで含めて確認を徹底されたい。

4. その他

交通局の全般的な理解のための質問の過程で以下の事項を検出した。

(1) 苦情処理について

仙台市交通局への苦情・問い合わせが、みやぎ電子申請サービスを利用した WEB からの受付及び電話での受付、仙台市のホームページからの受付、現場での受付があり、これらの多様な受付方法は、利用者にとって利便性を高めるものであり、市民の声を幅広く収集するための重要な手段となっている。仙台市交通局のホームページにおいても、利用者の声からの改善事例を公表している。しかし、多様な受付方法に対して、受付内容を一元管理するまでには至っていない。一元管理が行われていないことにより、苦情や問い合わせの追跡、分析、対応の効率性が低下する恐れがあるだけでなく、市民からのフィードバックを効果的に活用する機会を逸してしまうことにも繋がるとも考えられる。

(意 見)苦情処理の一元管理について

交通局では、多様な苦情・問い合わせ受付方法を用意しているが、多様な受付方法に対し、受付内容を一元管理するまでには至っていない。一元管理が行われていないことにより、苦情や問い合わせの追跡、分析、対応の効率性が低下する恐れがあり、このような状況は、市民からのフィードバックを効果的に活用する機会を逸してしまうことにも繋がることも考えられる。そのため、仙台市交通局は、苦情や問い合わせを効率的に処理し、市民サービスの質を向上させるために、これらの情報を一元的に管理するシステムの導入を検討する必要があると考える。

(2) 交通局が利用しているシステムについて

交通局で使用しているシステムは、監査人が把握しているだけで以下のものがある。

- 財務会計システム
- 運行管理システム
- 運賃集計システム
- 勤怠管理システム

これらのシステムについては、各担当課で管理運営(委託含む)しており、システムを一元管理している部署はない。そのため、各システム間の連携やサーバとのつながり、本庁とのデータのやり取り等が視覚でわかるような鳥瞰図が作成されていない。システムには複数のソフトウェアが稼働していると考えられるが、システムに搭載されているソフトウェアについても同様である。

ソフトウェアが部署ごと、あるいは個別のプロジェクトごとに管理されている状況は、ソフトウェア間の相互作用や依存関係を把握することを困難にし、組織全体としての効率的なソフトウェア管理の妨げの原因にもなりうる。ソフトウェアの一元管理が不足していることは、ライセンス管理の不備、セキュリティリスクの増加、互換性の問題、重複投資、そして最終的には業務の非効率化につながる可能性がある。

(意 見)システムの管理について

仙台市交通局においては、様々なシステムが使用されているが、システムを一元管理している部署がなく、各システムの関連を示した鳥瞰図もない。これは、システムが部署ごと、あるいは個別のプロジェクトごとに管理されている状況であることを示しており、組織全体として最適化できるようなシステム管理の妨げの原因にもなりうる。システムの一元管理がもたらす効果は、様々であり、最終的には業務の非効率化につながる可能性がある。

したがって、ソフトウェアの一元管理を担当する部署の設置や、システムの相互関係を明確に示す鳥瞰図の作成は、交通局のIT資産を効果的に管理し、業務の効率化を図る上で非常に重要と考える。

IV 過去の指摘に関する改善状況

1 過年度指摘事項に関する監査の結果について

(1) 平成 11 年度、平成 14 年度及び平成 30 年度の包括外部監査の結果等について

平成 11 年度の包括外部監査の一部は自動車運送事業の「財務に関する事務の執行」及び「経営に係る事業の管理」をテーマに実施された。その結果、指摘事項 3 件の結果報告が行われた。内容別の指摘の件数は以下のとおりであった。

(図表 64 指摘事項件数)

内容別	指摘
1. 関連出資団体への委託料について	1 件
2. 固定資産台帳の記録の正確性	1 件
3. 有形固定資産の管理と実査	1 件
合計	3 件

(出典:監査人作成)

平成 14 年度の包括外部監査の一部は高速鉄道事業の「財務に関する事務の執行」及び「経営に係る事業の管理」をテーマに実施された。その結果、指摘事項 14 件の結果報告が行われた。内容別の指摘の件数は以下のとおりであった。

(図表 65 指摘事項件数)

内容別	指摘
1. 固定資産管理について	8 件
2. 収入管理について	1 件
3. 棚卸資産管理について	1 件
4. 差入敷金の処理について	1 件
5. 契約事務について	1 件
6. 検査実施状況について	2 件
合計	14 件

(出典:監査人作成)

平成 30 年度の包括外部監査は「自動車運送事業に係る財務事務の執行及び管理の状況について」をテーマに実施された。その結果、指摘事項 7 件の結果報告が行われた。内容別の指摘の件数は以下のとおりであった。

(図表 66 指摘事項件数)

内容別	指摘
1. 経営改善計画について	1 件
2. 一般会計負担について	1 件
3. 組織・運営について	2 件
4. 会計について	3 件
合計	7 件

(出典:監査人作成)

(2) 包括外部監査の措置状況について

平成 11 年度、平成 14 年度及び平成 30 年度の包括外部監査の指摘事項は、見解の相違により未措置となっている平成 30 年度の 2 件の指摘を除き、すべて措置済みとなっている。

指摘を内容別に要約すると、3(1)、(2)、(3)のとおりであった。

2 着眼点及び監査手続

過去の包括外部監査における指摘事項は、適切に措置され、引き続き有効に実施されているかについて、平成 11 年度、平成 14 年度及び平成 30 年度の包括外部監査における措置状況を確認するとともに、直近(令和 5 年度)における対応状況について質問することにより、継続して措置されているかについて確認した。

3 実施結果

(1) 平成 11 年度包括外部監査の指摘に対する措置状況の確認結果について

平成 11 年度の包括外部監査の交通局に関する指摘事項 3 件に対する措置状況及び令和 5 年度(もしくは直近)の状況について市に質問した。市からの回答結果は以下の表の令和 5 年度の状況に記載している。

○事項名 関連出資団体への委託料
○監査結果 関連出資団体である仙台交通(株)へ車両清掃に関する業務を随意契約により委託しているが、車両清掃業務は車両整備業務とは異なり単純作業に近く特殊な技術を必要としない。よって随意契約とすることの積極的な理由付けがない。仙台交通(株)へ支出した車両清掃費は平成 8 年度、平成 9 年度はそれぞれ 80 百万円、平成 10 年度は 81 百万円である。
○改善措置 長町営業所のバス車両清掃業務について、平成 20 年度は競争入札により委託先業者を選定した。 この結果、5 営業所すべてにおいて車両清掃業務は競争入札により委託業者が選定されることになった。
○令和 5 年度の状況 現在も、バス車両清掃業務については競争入札により委託業者が選定されている。

○事項名 固定資産台帳の記録の正確性
○監査結果 平成 11 年 3 月 31 日現在の固定資産の帳簿記録残高と固定資産台帳残高との間に差異が生じていた。差異額は僅少であるが「仙台市交通局会計規程」第 148 条第 15 条(帳簿の照合)に基づき、少なくとも毎年度の決算の際に帳簿記録残高と固定資産台帳残高と照合を行い、会計記録の正確性を確かめる必要がある。
○改善措置 帳簿記録(決算書作成基礎資料)残高と固定資産台帳残高の差異は、過去に固定資産の異動があった際に、帳簿記録へ誤って記載し、それを見落としたため生じた等によるものであり、その結果、決算書上の固定資産残高も誤っていたことが判明したため、平成 11 年度決算において正規の金額に修正しました。 今後は、「仙台市交通局会計規程」第 15 条の規定に基づき、決算の際はもとより必要に応じ随時固定資産台帳をはじめとする会計帳簿間の照合を確実にを行い、会計記録の正確性確保に努めます。
○令和 5 年度の状況 決算作業の一環として固定資産台帳と帳簿記録(決算書作成基礎資料)残高との一致を確認しており、令和 5 年度においても差異はなかった。

○事項名 有形固定資産の管理と実査
○監査結果 「仙台市交通局会計規程」において固定資産の実査の実施が規定されていない。 そのため、固定資産の実査を実施していない部課があり、固定資産台帳には記載されているが固定資産の現物が見当たらないものが散見された。 また、平成 11 年 3 月 31 日現在の固定資産台帳の閲覧、質問を行ったところ、バス車両の除却未処理 11 件、工具器具備品の除却未処理 53 件が判明した。固定資産の現物のないものについては、除却を行ったとのことであるが、除却手続を経ずに除却しているものについては、仙台市交通局会計規程 第 148 条の 3(処分手続)の決裁規定に準拠していない。 今後このような除却未処理等を防止するには、固定資産の異動に関する手続の徹底を図るとともに、定期的な固定資産の実査を実施することが必要である。
○改善措置 有形固定資産の除却未処理につきましては、速やかに所定の手続きを経て除却処理を行った。 また、今後は有形固定資産の管理に遺漏のないよう、異動が生じた際の事務手続きに関し、文書にて局内に周知徹底を図るとともに固定資産台帳と固定資産の実態について毎年度末に実地照合を行うよう「仙台市交通局会計規程」を改正した。
○令和 5 年度の状況 「仙台市交通局会計規程」第 139 条の 2 の規程に基づき、每期現物確認を実施し、除却に関する照会を実施している(11 月上旬、12 月上旬の 2 回、及び決算用に 4 月上旬)。除却すべきものについては、照会をもとに対応しているとの回答を得たが、自動車事業において現場で質問した際には、台帳記載のすべての固定資産を確認しているわけではなく、異動があったものを確認しているとのことであった。

(2) 平成 14 年度包括外部監査の指摘に対する措置状況の確認結果について

平成 14 年度の包括外部監査の交通局に関する指摘事項 14 件に対する措置状況及び令和 5 年度(もしくは直近)の状況について市に質問した。市からの回答結果は以下の表の令和 5 年度の状況に記載している。

○事項名 固定資産管理 (1)除却未処理資産 ①自動券売機等更新工事
○監査結果 平成 11 年度より順次自動券売機等更新工事を実施しているが、更新に伴い除却された旧資産について除却処理が行われていない。適正な期間損益計算および固定資産管理のために除却実施年度において当該資産の帳簿価額を損失として計上するとともに、固定資産明細表から抹消することが必要である。 なお、除却処理すべきであった金額は平成 11、12、13 年度においてそれぞれ 272,513 千円、104,777 千円および 66,357 千円である。
○改善措置 指摘のあった自動券売機等更新工事に伴う旧資産の除却処理については、平成 14 年度決算において、本来の除却年度における除却金額相当額を特別損失として、また、本来の除却年度以降の減価償却費相当額を特別利益として、過年度損益修正を行った。また、併せて固定資産明細表から抹消した。
○令和 5 年度の状況 上記のとおり、措置されている。

○事項名 固定資産管理 (1)除却未処理資産 ②所管替固定資産
○監査結果 固定資産明細表のその他構築物に記載されている「若林区南小泉八軒小路構築物(駐車場舗装)」(平成 13 年度末簿価 2,440 千円)については、平成 13 年 3 月 16 日に市健康福祉局へ有償所管替(売却)が行われており、既に交通局の所有権は失われている。したがって、これについては除却処理する必要がある。
○改善措置 指摘のあった「若林区南小泉八軒小路構築物(駐車場舗装)」は、平成 14 年度決算において除却処理することとし、受贈財産として取得したものであることから、相当する資本剰余金を取り崩し、併せて固定資産明細表から抹消した。
○令和 5 年度の状況 上記のとおり、措置されている。

○事項名 固定資産管理 (1)除却未処理資産

③その他

○監査結果

上記の他、固定資産明細表上には記載されているが現物の確認できない資産が(図表 58)のとおりある。これは、固定資産除却手続において、「仙台市交通局会計規程」第 137 条(用途廃止の場合における引継)に定められている現物管理者からの引継手続が徹底されていないことから生じているものである。

また、現物管理のため、同規程第 15 条(帳簿の照合)および第 139 条の 2(実地照合)に基づき、固定資産は 1 年に 1 回現物実査することとなっているが、実際は件数が多く全件を現物確認することは困難な状況にあり、結果的に実査未実施となっているため除却未処理資産が生じる一因となっている。

今後は、除却手続きの遵守および固定資産の定期的実査を実施することが必要である。

(図表 67 除却未処理固定資産(平成 13 年度末現在))

科目	資産名	取得年月日	取得価額 (千円)	簿価(千円)
機械装置	特殊乗車券発行機・ 催券発行機	S62.5.8	33,700	5,033
工具器具備 品	ファミリア・バン	S57.6.12	680	34

○改善措置

指摘のあった「特殊乗車券発行機・債券発行機」及び「ファミリア・バン」については、平成 14 年度決算において、本来の除却年度における除却金額相当額を特別損失として、また、本来の除却年度以降の減価償却費相当額を特別利益として、過年度損益修正を行った。また、併せて固定資産明細表から抹消した。

なお、除却手続きの遵守及び固定資産の定期的実査の計画的な実施を徹底した。

○令和 5 年度の状況

上記のとおり。なお、除却手続については、除却に関する照会を実施(11 月上旬、12 月上旬の 2 回、及び決算用に 4 月上旬)し、各課からの報告を受け、除却の処理が必要なものについては財務課担当者が処理し、固定資産台帳に反映している。除却に関する照会は、課長決裁の上で実施している。各課における除却手続に関するマニュアルは作成されていない。

○事項名

固定資産管理

(2)資本的支出と収益的支出の区分

①修繕費に含まれる資本的支出

○監査結果(指摘事項)

平成 13 年 11 月に修繕費に計上された「チョッパ制御装置過電流検出回路修繕」(5,775 千円)の工事内容は、過電流検知器を回路内に新たに増設するものであり、資本的支出として固定資産計上すべきであった。

今後、修繕工事においては資本的支出および収益的支出(修繕費)の区分について、その支出内容を慎重に検討する必要がある。

○改善措置

指摘のあった「チョッパ制御装置過電流検出回路修繕」については、平成 14 年度決算において、固定資産として計上し、固定資産明細表に記載した。また、平成 13 年度に計上した修繕費相当額については、特別利益として、過年度損益修正を行った。

なお、今後資本的支出および収益的支出(修繕費)の区分については、支出内容を慎重に検討し、支出区分について誤りが生じないよう、会計処理を再確認し適正な事務処理を徹底した。

○令和 5 年度の状況

指摘の固定資産については、上記のとおり処理を行っている。
 なお、資本的支出と収益的支出の区別については、予算要求時など、支出区分に疑義がある場合などは、適宜予算要求課が財務課に相談のうえ分類している。また、財務課においても要求内容について精査している。

○事項名

固定資産管理(2)資本的支出と収益的支出の区分
 ②固定資産のうち収益的支出と考えられる項目

○監査結果(指摘事項)

固定資産明細表に記載されている資産のうち、その支出内容を検討した結果、費用 処理すべき項目が(図表 59)のとおり含まれている。

「6 両化対応車両設計等」については将来 6 両化を実施した場合の車両編成に関するコンサルティングおよび増備車両の性能設計費用である。これについては、支出当初 は建設仮勘定とし、6 両化実施のための車両が増備された時点で車両の取得価額に算入すべきものと考えられる。しかし、6 両化が延期となり、その実施時期が不明確となった現状では資産性は認められず費用化すべきものである。

また、「ブレーキディスク」については消耗部品を一括購入したものであり、購入時に 貯蔵品に計上し、払出の都度修繕費として処理すべきものである。今後、固定資産取得整理にあたっては、その支出内容を慎重に検討する必要がある。

(図表 68 費用処理すべき固定資産(平成 13 年度末現在))

科目	資産名	取得年月日	取得価額(千円)	簿価(千円)
車両	6 両化対応車両設計等	H11.3.18	4,200	2,471
車両	ブレーキディスク	H12.11.10	11,606	9,726

○改善措置

指摘の「6 両化対応車両設計等」及び「ブレーキディスク」については、取得金額を特別損失として、減価償却累計額を特別利益として、過年度損益修正を行った。併せて、台帳(固定資産明細表)から抹消した。

また、貯蔵品として経理すべき物品について検討した結果、その性質、用途などから重要性が高い物品と判断したもの(なお、購入から概ね 1 年以内で使用するもの、毎年恒常的に同程度の数量を購入するものは除く)を貯蔵品として経理することとした。

「ブレーキディスク」は、毎年度、摩耗量を測定したうえで必要数量を購入し、概ね 1 年以内で使用しているため、貯蔵品としては計上せず、修繕費として処理することとした。

なお、今後固定資産取得整理にあたっては、その支出内容を慎重に検討するため、課内において研修を行った。(平成 15 年 6 月 18 日実施)

○令和 5 年度の状況

指摘の固定資産については、上記のとおり処理を行っている。改善措置として固定資産取得整理の研修を課内で行っていたが、現在研修は実施しておらず、予算要求時など、支出区分に疑義がある場合などは、適宜予算要求課が財務課に相談のうえ分類している。また、財務課においても要求内容について精査している。

○事項名 固定資産管理 (3) 建設中資産				
○監査結果(指摘事項) 現在工事中の泉中央駅改良工事にかかる支出(図表 60)合計 68,428 千円については、未だ事業の用に供されていないものの、各々支出の翌事業年度から既に減価償却が開始されている。平成 13 年度末までの減価償却実施累計額は 6,575 千円である。 しかし、これらは未だ建設中であり事業の用に供していないため建設仮勘定として処理し、事業に供用開始後から償却すべきものである。 (図表 69 償却開始済みの建設中資産(平成 13 年度末現在))				
科目	資産名	取得年月日	取得価額(千円)	簿価(千円)
線路設備	泉中央大規模改良 (詳細設計)	H10.3.31	21,747	2,505
線路設備	泉中央大規模改良 (線路線形設計)	H10.1.22	1,311	151
線路設備	泉中央改修実施設計	H11.3.31	18,305	1,581
線路設備	泉中央駅改修詳細設計その2	H11.3.29	4,838	418
線路設備	泉中央駅改修仮設工詳細設計	H11.3.31	17,278	1,492
線路設備	泉中央駅改修道路埋設物試掘	H11.3.30	4,037	348
線路設備	泉中央駅改修不動産鑑定評価	H10.12.25	912	78
合計			68,428	6,575
○改善措置 指摘のあった「泉中央駅改良工事にかかる建設中資産」については、平成 14 年度決算において、建設仮勘定として処理することとし、これまでの減価償却累計額を特別利益として、過年度損益修正を行った。				
○令和 5 年度の状況 上記のとおり、措置されている。				

○事項名 固定資産管理 (4) 固定資産明細表の整理

○監査結果(指摘事項)					
固定資産明細表上、線路設備のうち(図表 61)の資産についてはその具体的内容が不明であり、また、当該資産がいかなる箇所が存在するのか説明する資料も見当たらない。今後、固定資産の適切な管理に資するため、固定資産の取得に際しては資産の具体的内容および設置箇所を明記して整理することが必要である。 (図表 70 該当の資産(平成 13 年度末現在))					
科目	資産名	取得年月日	耐用年数	取得価額(千円)	簿価(千円)
線路設備	その他諸設備	H4.9.30	21 年	376,180	221,796
○改善措置					
指摘のあった「その他諸設備」については、その後調査したところその資産の具体的内容と設置箇所が判明したので、その内容等を固定資産明細表に記載した。 なお、今後このようなことがないよう、平成 15 年度から、固定資産の適切な管理に資するよう固定資産の取得に際しては、資産の具体的内容及び設置箇所を明記して整理するように改めた。					
○令和 5 年度の状況					
指摘の固定資産については、上記のとおり処理を行っている。 なお、当該指摘を受けて、固定資産の取得について「固定資産台帳」に資産の具体的内容及び設置場所を明記して整理することとし、現在においても継続して実施している。					

○事項名	
固定資産管理	
(5) 土地売却処理の認識時期	
○監査結果(指摘事項)	
平成 12 年度における「富沢南 1 丁目用地」の売却(簿価 160,621 千円、売却益 8,075 千円)については、下記の経過を辿り取引されたものである。 平成 13 年 3 月 4 日 競争入札により落札 平成 13 年 3 月 7 日 売買契約締結 平成 13 年 5 月 1 日 売買代金完納 平成 13 年 5 月 9 日 所有権移転登記手続 当該取引について、売却処理を平成 13 年 3 月 31 日に行っている。 しかし、平成 13 年度において所有権移転登記が行われていること、また、引渡日は契約書上、代金完納時となっていることから、売却処理は平成 13 年度に行うべきであった。会計処理認識時期について慎重に判断する必要がある。	
○改善措置	
土地の売却処理の認識時期については、今後、継続して引渡日をもって会計処理するよう徹底した。	
○令和 5 年度の状況	
土地の売却処理の認識時期については、現在も継続して引渡日をもって会計処理している。	

○事項名
収入管理:泉中央駅換気機械棟目的外使用料の請求管理

○監査結果(指摘事項) 泉中央駅換気機械棟については平成 12 年 4 月から平成 13 年 3 月までの期間、仙台交通株式会社に対し、企業用財産目的外使用を許可しており、年間の使用料は 5,708 千円とされていた。また、これについては 3 ヶ月毎後払い請求であった。 これに関し、平成 12 年 7～9 月分、10～12 月分の 2 回分(請求額各 1,427 千円、平成 12 年 9 月、12 月請求分)について請求を失念し、平成 13 年 1～3 月分とともに正規の請求日より 6 ヶ月から 9 ヶ月遅れで請求していた。 これは請求管理について、管理簿が作成されておらず、請求行為が請求部署の個人の裁量に委ねられていたために生じたものである。 このような毎月定期的に行われる請求については、年度当初に請求先一覧簿を作成することにより請求・入金状況を管理し、また、担当者以外でもその状況が判別できるようにすることが必要である。
○改善措置 企業用財産の目的外使用許可にかかる収入管理については、平成 15 年度から「企業用財産目的外使用許可使用料請求・入金管理簿」を作成し、担当者個人にすべての事務手続きが委ねられることなく、請求管理等が組織的にチェックできるよう改めた。
○令和 5 年度の状況 現在は「調定簿兼収納簿(継続)」、「収納管理簿(年央新規)」を作成し、許可時に一括して請求を行っており、現在、定期的(毎月・3 ヶ月毎)な請求はない。

○事項名 棚卸資産管理																	
○監査結果(指摘事項) 貯蔵品については管理帳簿上、数量管理は行われているものの、決算作業においては貸借対照表に計上されておらず簿外となっている。 品目ごとに 100 万円以上の在庫金額となるものについてのみ集計した場合の平成 13 年度末貯蔵品在庫金額は(図表 62)のとおりである。 これに関し、現在のところすべての項目が結果として決算品扱いされているが、適正な期間損益計算の観点から、各物品の重要性を勘案し、貯蔵品と決算品の分類を見直し、貯蔵品については決算において貸借対照表に計上すべきである。 (図表 71 簿外貯蔵品(平成 13 年度末現在)) <table border="1"> <tr> <th>管理部署</th><th>金額(千円)</th><th>内 容</th></tr> <tr> <td>施設課</td><td>51,458</td><td>レール、枕木、継目等</td></tr> <tr> <td>車両課</td><td>92,353</td><td>緩衝ゴム、カム切替スイッチ、ブレーキディスク等</td></tr> <tr> <td>電気課</td><td>102,961</td><td>ランプ類、信号設備部品、自動改札設備備品等</td></tr> <tr> <td>合計</td><td>246,773</td><td></td></tr> </table>			管理部署	金額(千円)	内 容	施設課	51,458	レール、枕木、継目等	車両課	92,353	緩衝ゴム、カム切替スイッチ、ブレーキディスク等	電気課	102,961	ランプ類、信号設備部品、自動改札設備備品等	合計	246,773	
管理部署	金額(千円)	内 容															
施設課	51,458	レール、枕木、継目等															
車両課	92,353	緩衝ゴム、カム切替スイッチ、ブレーキディスク等															
電気課	102,961	ランプ類、信号設備部品、自動改札設備備品等															
合計	246,773																
○改善措置 指摘のあった棚卸資産管理については、性質、用途などから重要性が高い物品と判断したもの(なお、購入から概ね 1 年以内で使用するもの、毎年恒常的に同程度の数量を購入するものは除く)を貯蔵品とすることとし、地下鉄の運行の基本にかかわる重要な物品であるレールと枕木、破損時まで使用数量が確定できない緊急予備品であるパンタグラフと前面窓ガラスの 4 品目を貯蔵品として貸借対照表に計上することとした。																	
○令和 5 年度の状況 高速鉄道事業会計における貯蔵品については、平成 25 年 12 月 17 日 交通局総務部長決裁により 5 品目に増加している。貯蔵品として定められているのは、レール、枕木、パン																	

タグラフ、前面窓ガラス、IC カード(製作に長時間を要し、金額的重要性が高い。)であり、貸借対照表に計上している。

○事項名 差入敷金の処理
○監査結果(指摘事項) 不動産の賃借取引に関し、敷金を差入れた時点で賃借料として費用処理し、また、契約解除時にその返還金を雑入として収益処理している。 しかし、一般的に不動産賃借契約解約時には現状復帰費用等、敷金からの何らかの控除があるものではあるが、差入れ時には敷金からの控除の有無は判明していない。したがって、この時点では賃貸人に対する資産(差入敷金勘定)として計上し、また、返還時に資産勘定を戻入れるとともに未返還部分を費用処理する会計処理を採用し、債権管理をより徹底すべきである。
○改善措置 平成 15 年度から、不動産の賃借取引に関しては、指摘のあったとおり、敷金を差入れた時点で賃貸人に対する資産として計上し、返還時に資産勘定を戻入れるとともに未返還部分を費用処理するよう会計処理を改めた。
○令和 5 年度の状況 現在においても、不動産の賃借取引に関しては、敷金を差入れた時点で賃貸人に対する資産として計上し、返還時に資産勘定を戻入れるとともに未返還部分を費用処理している。

○事項名
契約事務:随意契約が不適當である契約

○監査結果(指摘事項)
地方自治法第 234 条第 1 項および第 2 項によれば、契約締結の方法としては「一般競争入札」が原則であり、随意契約はその例外として位置付けられている。また、地方自治法施行令第 167 条の 2 においては、随意契約の方法を採ることができる場合について限定列挙されている。
交通局においても随意契約による場合には副申書により、その方法の妥当性について検討を加えている。
平成 13 年度主要契約一覧表上における契約金額 1 千万円以上の契約について検討したところ、(図表 72)の契約は、同令第 167 条の 2 第 1 項第 2 号「性質又は目的が競争入札に適しないもの」に該当するとの判断で随意契約とされている。
しかし、当該契約は清掃業務であり、その性質上、随意契約とすることの積極的理由は見当たらないものと判断する。これらについては契約方法の見直しが必要である。

(図表 72 随意契約が不適當である契約)

件名	契約額(千円)	業者名
仙台駅東西自由通路清掃業務委託	22,570	仙台交通(株)
交通局本庁舎清掃業務委託	13,125	
高速鉄道建物清掃業務委託	248,325	

○改善措置
指摘のあった委託業務については、平成 15 年度から競争入札により清掃業者を選定す

る駅を増やしてきたが、保安・安全の観点から、駅単位で清掃業務を発注するのではなく、駅舎内を重要区画と通常区画に分け、前者は実績のある業者に委託し、後者は競争入札により委託業者を選定することとした。 その結果、平成 20 年度からはすべての通常区画(14 駅のコンコース等旅客部分)の清掃業務について、競争入札により委託先となる業者を選定した。 ○令和 5 年度の状況 【本庁舎】 平成 26 年度から競争入札により委託業者選定を行っている。 【駅】 清掃業務委託については、駅舎内を重要区画と通常区画に分け、通常区画については競争入札による委託業者選定を行っている。
--

○事項名 検査実施状況 (1) 車両検査			
○監査結果(指摘事項) 地下鉄車両の法定定期点検については(図表 73)のとおり実施することとされている。 (図表 73 車両の法定定期点検)			
定期点検名	点検周期	根拠法令	交通局規程
①列車検査	3 日を超えない期間ごと	「鉄道に関する技術上の基準を定める省令(以下、「省令」という。)(注)」第 89 条	「仙台市交通局高速鉄道南北線車両検査実施基準(以下、「実施基準」という。)」第 5 条
②月検査	3 日を超えない期間ごと	省令第 90 条	実施基準第 6 条
③重要部検査	4 年または当該車両の走行距離が 60 万 Km を超えない期間のいずれか短い期間ごと	省令第 90 条	実施基準第 7 条
④全般検査	8 年を超えない期間ごと	省令第 90 条	実施基準第 8 条
⑤臨時検査	次に該当するとき。 ①新製または購入したとき ②脱線その他の運転事故が発生したとき ③故障の疑いがあるとき ④重要な改造または修繕をおこなったとき ⑤使用を休止したとき ⑥その他検査の必要があるとき	省令第 88 条	実施基準第 9 条
定期的に実施される検査は①列車検査、②月検査、③重要部検査、④全般検査であり、その重要度は高いほうから④③②①の順といえる。 (図表 73)のように①列車検査は 3 日を超えない期間で実施すべきこととなっているが、平成 13 年度分「列車検査記録表」によると 2 件の規程違反(検査実施の遅れ、13 年 8 月:第 10 編成、14 年 3 月:第 7 編成)が発生している。			

これは、検査予定表の作成時において、検査周期要件が満たされているかについての確認が十分でなかったことから発生したものである。 なお、当該車両については、②月検査、③重要部検査、④全般検査の上位検査は規程どおり実施されており、また、①列車検査についてもその他の回には 3 日を超えない周期で実施されているため、実質的に安全上の問題はなかったと推測されるものの、今後とも規程を遵守する必要がある。
○改善措置 検査予定表の作成にあたっては、検査周期要件を満たしているか十分確認するものとし、規程に定められた検査周期の遵守に努めていくこととした。
○令和 5 年度の状況 検査周期の遵守にあたり、システムを使用し検査周期を確認しているとともに、システムの帳票様式に「検査周期確認」のチェック欄を設けており、システム入力者と違う車両運用担当者がチェックを行っている。 検査完了時においても、提出する各種検査報告書に、前回の検査完了日が記載されており、システムと書類による二重の確認をしている。

○事項名 検査実施状況 (2) 本線の巡視および監視		
○監査結果(指摘事項) 地下鉄施設の主な定期点検については、(図表 74)に示すとおりである。 (図表 74 地下鉄施設の主な定期点検)		
定期点検名	点検周期	交通局規程
構造物の定期点検	2 年を超えない期間ごと	「仙台市交通局高速鉄道南北線土木実施基準(以下、「土木実施基準」という。)」第 133 条 ※(「建造物検査基準」第 5 条、第 6 条)
軌道の定期点検	1 年を超えない期間ごと	土木実施基準第 98 条から第 111 条 ※(「軌道検査基準」第 10 条)
本線の巡視および監視	徒歩巡回検査:4 巡/月 ※(列車巡回検査:5 巡/週)	土木実施基準第 97 条 ※(「軌道検査基準」第 23 条)
※()内は旧規程による基準 (図表 74)のとおり、軌道の列車巡回検査の実施頻度については週に 5 巡とされている。しかし、平成 13 年度分「車上巡視記録表」によると平成 13 年度中の実施状況は週平均 1 巡～3 巡となっている。これについても他の点検は定期的に行われており、実質的に安全上の問題はなかったと推測されるものの規程を遵守する必要がある。		
○改善措置 軌道の列車巡回検査については、他の詳細な点検とあわせて、週平均 1 巡～3 巡の巡		

回でも安全性は十分確保されており、この検査の実施頻度を「週 5 巡」とした基準は、過剰なものであったことから、改めて仙台市交通局高速鉄道南北線土木実施基準において実施頻度を「週 2 巡又は月 8 巡」と定め、これを遵守するよう努めることとした。
○令和 5 年度の状況 軌道の列車巡回については、徒歩による巡視を含め他の詳細な点検とあわせて、週 1 巡でも安全性は十分確保されていると考え、関係規程を変更した。 変更内容としては、仙台市高速鉄道南北線（東西線）土木実施基準を「本線は、線区の状況及び列車の運行状況に応じ、巡視すること」と改訂し、東北運輸局へ変更の届出を行った。 頻度については、新たに仙台市交通局高速鉄道南北線（東西線）軌道施設に関する実施細目（内部規程）に「線路総合巡視」と位置付け、南北線「1 回/週又は 4 回/月」、東西線「1 回/2 週又は 4 回/2 ヶ月」と規定した。 現在は、上記規定の巡視頻度を遵守している。 遵守のための工夫点としては、富沢（南北線）・荒井（東西線）両事務所において作成している週間の作業工程確認表で巡視職員を計画的に割り当て、巡視を実施している。

(3) 平成 30 年度包括外部監査の指摘に対する措置状況の確認結果について

平成 30 年度の包括外部監査の指摘事項 7 件に対して措置済みは 5 件、見解の相違により未措置は 2 件となっている。令和 5 年度（もしくは直近）の措置状況について市に質問した。市からの回答結果は以下の表の令和 5 年度の状況に記載している。

○事項名 不十分な情報開示について
○監査結果（指摘事項） 経営改善計画において、計画期間各年度の一般会計負担の総額は示されているものの、一般会計負担の内訳まで明示されていない。 また、経営改善計画では「一般会計からの補助に過度に依存しない経営体質を目指す」と記載しているものの、以下の点で情報開示が不十分と認められる。 □・具体的な方策は示されておらず、実質的な内容を伴っていないこと □・健全化対策補助金は計画期間中 12 億円の横ばい推移であることが開示されていないこと
○交通局の見解 令和 3 年 3 月に策定した「仙台市交通事業経営計画（令和 3～12 年度）」において、自動車運送事業への一般会計補助金の抑制を計画の財政目標の一つに位置づけ、その方策として、利用状況に応じた運行の効率化や運賃改定をはじめとした計画の各取組みを推進し営業収支の改善を図ることで、補助金の抑制に取り組んでいくことを記載した。 一般会計の負担については、収支見通しでは補助金総額での記載とし、これまでの実績については、「健全化対策補助金」「地域路線運行補助金」「その他」の内訳別に明示した。 なお、経営計画における計画期間各年度の一般会計負担の内訳の明示については、「公営企業の経営にあたっての留意事項について」（平成 26 年 8 月 29 日付総財公第 107 号、総財営第 73 号、総財準第 83 号）の 3.効率化・経営健全化の取組における（6）情報公開に関する事項（11 ページ）や「情報開示が適当な項目例」の一般会計等

の関与(1 ページ)及び 4.一般会計等の関与において、補助金の具体の項目の記載までは求められていないことから、明示は不要と考えている。
○令和 5 年度の状況 「仙台市交通事業経営計画(令和 3 年～12 年度)」における記載については、現在も変更していない。また、一般会計の負担については、収支見通しでは補助金総額での記載とし、これまでの実績については、「健全化対策補助金」「地域路線運行補助金」「その他」の内訳別に明示している。

○事項名 一般会計繰入の過大積算について
○監査結果(指摘事項) 営業収支の算定上、減価償却費が含まれているため、減価償却費に対応する収益である長期前受金戻入を考慮せず営業収支を算定すると、補助金等で手当された部分にまで一般会計負担がなされたと考えられる。長期前受金戻入を反映せず一般会計負担を積算するのは、補助金等で手当された部分まで一般会計負担している点で、一般会計繰入の過大積算と認められる。
○改善措置 地域路線運行補助金の積算にあたり、令和 2 年度予算より、長期前受金戻入を反映するよう算出方法を改めた。
○令和 5 年度の状況 地域路線運行補助金の積算にあたり、長期前受金戻入を反映する算出方法によっている。

○事項名 勤勉手当に係る成績率の一律適用について
○監査結果(指摘事項) 一般職員に対して一律に適用された成績率を基礎とした勤勉手当の支給が行われている現状は、「職員が発揮した能率が十分に考慮されるものでなければならない」という企業職員の給与の基本原則の趣旨に反したものと考えられる。
○改善措置 「勤勉手当の成績率に関する基準」を改正し、令和元年 6 月に支給する勤勉手当から、業績評価結果に応じた成績率を適用することとした。
○令和 5 年度の状況 引き続き、業績評価結果に応じた成績率を適用している。

○事項名 退職手当の過小負担について
○監査結果(指摘事項) 普通会計との比較で、自動車運送事業会計の退職率が低いことは、人事交流職員に係る退職手当負担に偏りが生じており、自動車運送事業会計における退職手当の過小負担が懸念される。 退職時に所属する会計が退職手当を全額負担する取扱いはいくまで例外的な方法であるという考え方に立てば、例外処理が許容される実態を有するといえるか疑問である。
○交通局の見解

普通会計と比較して自動車運送事業会計の退職率が低いのは、職員の平均年齢が異なること等によるものである。普通会計等と、自動車運送事業会計の人事交流は、毎年頻繁に行われていることから、退職時に所属する会計が退職手当を全額負担する取扱いが許容される実態を有していると考えている。
○令和 5 年度の状況 当時より見解に変更はない。

○事項名 固定資産台帳の不明差異について
○監査結果(指摘事項) 貸借対照表と固定資産台帳の金額に生じている差異の原因が把握されていない。固定資産台帳は、関連する資産等の管理の他、関連損益項目(減価償却費、固定資産除却費、長期前受金戻入等)の算出根拠資料となることから、財務諸表が適正に作成されているか確認できない。
○改善措置 貸借対照表と固定資産台帳の金額に生じている差異について調査を行い、固定資産台帳を修正するとともに、財務諸表についても、令和元年度補正予算において、所要の措置を講じた。
○令和 5 年度の状況 貸借対照表と固定資産台帳の金額の一致については、每期確認しており、差異はない。

○事項名 減損損失の計上もれについて
○監査結果(指摘事項) 固定資産のグループ化に関する交通局判断は不合理であり、減損損失の計上もれと認められる。
○改善措置 帳簿価格と実勢価格に大きな乖離を生じている遊休資産(南吉成用地、旧岡田出張所用地)について、令和元年度補正予算において、減損損失を計上した。
○令和 5 年度の状況 令和元年補正予算において減損損失を計上しているが、それ以降の実績はなし。

○事項名 ポイント引当金の計上もれ
○監査結果(指摘事項) 包括外部監査人の視点で整理すると、ポイント引当金(引当見積額 29,224 千円)の合理的な見積りは可能と考えられるため、ポイント引当金の計上もれと認められる。
○改善措置 令和元年度決算において、ポイント引当金の引当見積額を合理的に算出し、ポイント引当金を計上すべき金額の重要性、質的重要性が生じていないことを確認した。
○令和 5 年度の状況 ポイント引当金については、現在も金額的重要性及び質的重要性を勘案し計上していない。

過去の包括外部監査における指摘に対する措置及び令和 5 年度の状況は上記のとおりであった。過去の指摘に対し、見解の相違のある平成 30 年度の指摘事項 2 件を除いた項目において、必要な措置が講じられているとの回答であった。しかし、平成 11 年度の指摘事項の有形固定資産の管理と実査の指摘に対して講じた措置が現場レベルでは十分に伝わっておらず、実質実施されていないといった状況にある。

(意 見)過去措置の周知について

交通局の現場において、過去の包括外部監査で指摘された事項の周知がなされておらず、過去と同様の指摘・意見が生じている。業務マニュアル等に誤りやすい点等を記載するなどの工夫を行い、過去の指摘を風化させないことが望まれる。

以上