

令和6年度 包括外部監査の結果

概要版

仙台市包括外部監査人
公認会計士 小川高広

「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」

第1 包括外部監査の概要

1. 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。

2. 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。

第2 監査対象の概要

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。)

監査対象とした部局等

以下の交通局各部課により運営されている自動車運送事業及び高速鉄道事業

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)

第3 外部監査の結果及び意見 (総論)

1. 自動車運送事業について

自動車運送事業は、営業赤字が続き累積赤字が増加している。現在、市はコロナ禍後の経営環境に適応するための事業計画を策定しており、経営改善に向けた取り組みを予定している。このプロセスでは、合理的な事業計画に基づいた検討が必要であり、事業計画策定の基礎となる仮定を適切に設定することが求められる。市が交通局の努力だけでは業績の回復が難しいと判断した場合、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。市バスは市民の日常生活に不可欠であり、都市開発においても重要な役割を担っているため、健全な経営が望まれる。

2. 減損会計について

会計上、経営状況が悪化している局面では、減損会計の検討が重要となる。減損の兆候の有無を検討し、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。

3. その他の指摘事項について

その他の指摘事項として、決裁書の記載ミス、会計伝票の押印漏れ、金庫の鍵の引継ぎ漏れなどの事務的なミスがある。これらは表面上は単純なミスに見えるが、実際にはマニュアルの理解及び遵守意識が希薄であることが根本的な原因と考えられる。そのため、マニュアルの整備だけではなく、職員の意識改革を進めることが必要である。固定資産の実地照合が全ての資産に対して実施されていないことは、過去の包括外部監査で指摘されていた。しかし、所管部署は問題の本質を正確に理解しておらず、改善された業務指示に表面的に対応していたため、今回再度指摘される結果となったと考える。マニュアルに定められた手順・手続きがなぜ必要なのかを理解し順守する意識の醸成が求められる。

(各論)

個別検出事項

項目	区分	報告書 ページ	内容
Ⅰ. 自動車運送事業(市バス)			
・乗車料収入の予測について	意見	56	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。
・地域交通転換の計画について	意見	58	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。
・地域住民への情報提供について	意見	59	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が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。
・人件費の見積もりについて	意見	60	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。
・経費等の見積もり	意見	61	物価の上昇により、計画上の物価の実績と

について			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。
・単年度損益の黒字化、累積損失の解消について	意見	70	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。
・運賃の改定について	意見	71	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。
・バス事業の民間への譲渡について	意見	73	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。
・営業所名の付された固定資産の台帳管理について	意見	76	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百四十七条において、「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。
・期末日における固定資産の实地照合について	指摘	76	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。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。 实地照合の実施前に目的を説明し、实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、固定資産の实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。
・固定資産台帳と現物との照合可能な管理方法について	意見	77	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。

て			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。
・貯蔵品の管理及び計上について	意見	78	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その貯蔵品の受払の管理を検討することが望ましい。
・バスのつり銭の管理について	意見	79	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カム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。
・定期券販売の現金回収について	意見	80	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。
・「(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	意見	82	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。
・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	意見	82	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。

・安全管理施策の目標値の設定について	意見	84	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)			
・乗車料収入の予測について	意見	90	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。
・人件費の見積もりについて	意見	92	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くなる考えられる。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。
・経費等の見積もりについて	意見	93	物価の上昇により、計画上の物価の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。
・単年度損益の黒字化、累積損失の解消について	意見	96	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(R12)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、R12 の当年度損益 2,243 百万円の 1.5 倍であり、R12 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。
・固定資産台帳と現物との照合可能な管理方法について	意見	99	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、証拠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。
・固定資産台帳の登録と除却時の処理について	意見	101	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。
・貯蔵品の管理及び計上について	意見	102	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、毎期、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。
・駅務室大金庫の鍵の保管及び引継ぎについて	指摘	103	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。
・駅業務マニュアルの引継ぎに関する記載について	意見	103	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。
・売上金回収業務の外部委託の検討について	意見	105	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

・車両廃棄の具体的な計画立案及び予算の確保について	意見	107	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。
・建設改良費の繰り越しについて	意見	109	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。
・決裁書の記載について	指摘	110	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。
・ヒヤリハット事例の傾向分析について	意見	111	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			
・変更契約時の受注者見積書等の徴取について	意見	113	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。
・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	意見	114	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。
・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	意見	115	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。
・高ストレスと判定された職員のケアについて	意見	118	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開覧したところ、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。
・36 協定の遵守状況について	意見	119	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。
・減損会計の検討について	指摘	121	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。
・遊休固定資産の取扱いについて	意見	122	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。
・固定資産台帳の登録状況について	意見	122	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。
・定期券販売の会計処理について	意見	123	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。
・会計伝票の押印漏れについて	指摘	124	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。
・苦情処理の一元管理について	意見	125	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。
・システムの管理について	意見	125	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について			
・過去の措置の周知について	意見	141	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