

平成 14 年度
包括外部監査の結果報告書

高速鉄道事業の「財務に関する事務の執行」および
「経営に係る事業の管理」

平成 15 年 3 月
仙台市包括外部監査人
公認会計士 鈴木友隆

目次

包括外部監査の結果報告書

. 外部監査の概要.....	1
1. 外部監査の種類	1
2. 選定した特定の事件.....	1
3. 監査対象期間	1
4. 特定の事件を選定した理由	1
5. 外部監査の方法	2
6. 外部監査の実施期間.....	3
7. 外部監査の補助者	3
8. 利害関係	4
. 外部監査の結果.....	5
1. 固定資産管理	5
2. 収入管理：泉中央駅換気機械棟目的外使用料の請求管理	8
3. 棚卸資産管理	9
4. 差入敷金の処理	10
5. 契約事務：随意契約が不相当である契約	10
6. 検査実施状況	11

包括外部監査の結果報告書に添えて提出する意見

1. 交通局高速鉄道事業の概要	13
2. 他都市高速鉄道事業との比較.....	25
3. 収支見込作成方法	27
4. 一般会計繰入金	28
5. 退職金関係.....	29
6. 固定資産関係	30
7. 契約事務関係	32
8. 泉中央駅6両化対応工事に関する意思決定過程	33
9. 日中の運行間隔	37
10. 定期券発売状況	40
11. カード管理	41
12. 利用者からの提言・苦情の処理	46
13. 交通局広報誌「ENSEN(エンセン)」.....	48
14. 会計システム	49
15. 外郭団体その1(仙台交通株式会社).....	50
16. 外郭団体その2(財団法人仙台市交通事業振興公社).....	52

包括外部監査の結果報告書

. 外部監査の概要

1. 外部監査の種類

地方自治法第 252 条の 37 第 1 項および仙台市外部監査契約に基づく監査に関する条例第 2 条に基づく包括外部監査

2. 選定した特定の事件

高速鉄道事業の平成 13 年度における「財務に関する事務の執行」および「経営に係る事業の管理」

3. 監査対象期間

平成 13 年度(平成 13 年 4 月 1 日から平成 14 年 3 月 31 日まで)

ただし、必要と認められた範囲において、平成 12 年度以前の各年度分についても一部監査の対象とした。

4. 特定の事件を選定した理由

高速鉄道事業は仙台都市圏において骨格交通体系の一翼として、仙台市民の生活基盤を担う公益性・公共性が高い事業である。昭和 62 年 7 月 15 日に開業して以来 15 年が経過しているが、業績はこれまで単年度黒字を計上することなく今日に至っており、平成 12 年度末において 91,241 百万円の欠損金を抱えている。また、乗車人員は平成 9 年度をピークに、わずかながら減少傾向が続いている。

さらに、新線(東西線)建設計画についても実現性を帯びてきており、公営企業としての高速鉄道事業経営のありかたについて市民の関心は高いものがある。

したがって、高速鉄道事業の財務事務が関係諸法令等に準拠して合規に遂行されているか、また、経営管理事務が地方自治法第 2 条第 14 項および第 15 項の規定の趣旨を達成するよう運用されているかどうかについて監査する必要性を認めたため選定した。

5.外部監査の方法

(1) 監査着眼点

財務関係

- ア. 固定資産の取得・管理および会計処理の法令準拠性
- イ. 収入金の管理および会計処理の法令準拠性
- ウ. プリペイドカード(スキップカード)の管理状況
- エ. 人件費等の主要経費の支出、会計処理および契約事務の法令準拠性
- オ. 一般会計繰入金の会計処理の法令準拠性および交付の妥当性
- カ. 借入金・企業債等の有利子負債およびこれらの支払利息についての管理および会計処理の法令準拠性
- キ. 諸引当金の会計処理および計上の要否の妥当性
- ク. 契約事務の妥当性

経営事務関係

- ア. 固定資産の取得、維持・管理および処分手続きの適正性ならびにその活用の効率性
- イ. 人員配置および勤務体制
- ウ. 運行管理
- エ. 安全検査実施管理
- オ. 貯蔵品管理
- カ. 長期収支見込管理
- キ. 利用者提言の活用状況

(2) 主な監査手続

仙台市高速鉄道事業決算書を手し、概況および過去数年の数値的増減から見られる過去の施策等について把握した。

他都市における高速鉄道事業の状況との比較・分析を行った。

収入の計上基準を聴取し、その妥当性の検討を行うとともに、収入計上の基礎となった資料との照合を行った。また、収入金および債権の管理方法を聴取および実地検証し、その管理方法の妥当性を検討した。

給与・退職金等の人件費支出について、事務処理手続きを聴取するとともに、支出の合規性および会計処理の妥当性について検討した。

修繕費、その他主要経費について計上の基礎となった資料との照合を行い、会計処理の妥当性について検討した。

一般会計繰入金について受入の合规性を検討するとともに会計処理が適正であるか検討した。

固定資産の取得、除却、減価償却に関する各種書類との照合を行い、会計処理の妥当性について検討した。また、管理方法について聴取するとともに現場視察を実施した。

会計上のその他の勘定残高について内容を分析し、また関連証憑と照合を行った。

収支見込の策定方法について聴取し、その妥当性について検討した。

各種契約の契約方法について聴取し、その妥当性について検討した。

安全検査の実施状況について検査記録を閲覧し、その合规性を検証した。

運行ダイヤについてその設定方針等を聴取し、その運行効率性について検討した。

人員配置についてシフト表を閲覧し、また現場視察を実施し、その効率性について検討した。

6.外部監査の実施期間

平成 14 年 7 月 8 日～平成 15 年 3 月 10 日

7.外部監査の補助者

公認会計士	小池伸城
〃	経塚義也
〃	大立目克哉
〃	阿部與直
〃	成田孝行
〃	坂元一宇
米国公認会計士	山田麻祐子
〃	越川雅史

8.利害関係

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

. 外部監査の結果

1. 固定資産管理

(1) 除却未処理資産

自動券売機等更新工事

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。

所管替固定資産

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。

(図表 1) 若林区南小泉八軒小路構築物(駐車場部分)



その他

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2)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2) 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	\$62.5.8	33,700	5,033
工具器具備品	ファミリア・バン	\$57.6.12	680	34

(2) 資本的支出と収益的支出の区分

修繕費に含まれる資本的支出

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。

固定資産のうち収益的支出と考えられる項目

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3)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3)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
〃	ブレーキディスク	H12.11.10	11,606	9,726

(3) 建設中資産

現在工事中の泉中央駅改良工事にかかる支出(図表4)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4)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)	減価償却累計額(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
〃	泉中央大規模改良(線路線形設計)	H10.1.22	1,311	151
〃	泉中央改修実施設計	H11.3.31	18,305	1,581
〃	泉中央駅改修詳細設計その2	H11.3.29	4,838	418
〃	泉中央駅改修仮設工詳細設計	H11.3.31	17,278	1,492
〃	泉中央駅改修道路埋設物試掘	H11.3.30	4,037	348
〃	泉中央駅改修不動産鑑定評価	H10.12.25	912	78
合 計			68,428	6,575

(4) 固定資産明細表の整理

固定資産明細表上、線路設備のうち(図表5)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に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5) 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

(5) 土地売却処理の認識時期

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。

2. 収入管理: 泉中央駅換気機械棟目的外使用料の請求管理

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ヵ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。

(図表6) 泉中央駅換気機械棟(写真手前の建物)



3. 棚卸資産管理

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7)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 7) 簿外貯蔵品(平成 13 年度末現在)

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	

4. 差入敷金の処理

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。

5. 契約事務: 随意契約が不相当である契約

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 8)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 8) 随意契約が不相当である契約

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	仙台交通(株)
高速鉄道建物清掃業務委託	248,325	仙台交通(株)

6. 検査実施状況

(1) 車両検査

地下鉄車両の法定定期点検については(図表 9)のとおり実施することとされている。

(図表 9) 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
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
月検査	3月を超えない期間ごと	省令第 90 条	実施基準第 6 条
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
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
臨時検査	次に該当するとき。 新製または購入したとき 脱線その他の運転事故が発生したとき 故障の疑いがあるとき 重要な改造または修繕をおこなったとき 使用を休止したとき 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

(注) 平成 14 年 3 月までは「鉄道運転規則」

定期的に実施される検査は 列車検査、 月検査、 重要部検査、 全般検査であり、その重要度は高いほうから の順といえる。

(図表 9)のように 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、月検査、重要部検査、全般検査の上位検査は規程どおり実施されており、また、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。

(2) 本線の巡視および監視

地下鉄施設の主な定期点検については(図表 10)に示すとおりである。

(図表 10)施設の主な保守点検

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 「建造物整備心得 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 「軌道整備心得 軌道検査基準」第 10 条
本線の巡視および監視	列車巡回検査:5 巡/週 徒歩巡回検査:4 巡/月	土木実施基準第 97 条 「軌道整備心得 軌道検査基準」第 23 条

(図表 10)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。

包括外部監査の結果報告書に添えて提出する意見

1.交通局高速鉄道事業の概要

(1) 沿革および現況

〈大正〉	
15.11.25	市電開通(3.3Km)
〈昭和〉	
51.3.31	市電廃止
55.5.30	地下鉄事業免許
61.9.26	地下鉄南北線全線レール締結式
62.1.30	地下鉄南北線全線試運転開始
62.7.15	地下鉄南北線開業(13.59Km)
63.7.22	八乙女～泉中央間延伸の鉄道事業免許
〈平成〉	
元.11.9	八乙女～泉中央間延伸工事起工式
4.7.15	八乙女～泉中央間開通(1.18Km)
4.10.10	泉中央駅ビルオープン
5.8.1	プリペイドカードシステム導入
8.4.1	敬老乗車証・ふれあい乗車証カード化
11.1.18	パーク・アンド・ライドの実施

交通局「事業概要」より抜粋

仙台市の市営交通については大正15年11月に市電が開通して以来、市電が仙台市の重要な交通手段となった。昭和51年3月に車社会の変革に飲み込まれ、市電がその使命を終えることとなった。仙台市では市電に代わり市民の足として、昭和62年7月に地下鉄南北線を開業した。仙台市地下鉄は当初富沢 - 八乙女間16駅13.59kmで開業したが、平成4年7月15日には泉中央駅まで14.77kmに延伸している。

(3) 組織

交通局(自動車部を除く。)の職員数の推移および組織概要は(図表 12 - 1、12 - 2)のとおりである。

(図表 12 - 1)職員数の推移(平成 8 年度～各年度 4 月 1 日現在)

	平成 8 年度	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度
総務部	47	40	39	39	37	39	38
高速電車部	322	319	316	320	324	320	324

(図表 12 - 2)組織概要(平成 14 年 4 月 1 日現在)

交 通 局 (1,256)
 総 務 部 (38)
 総 務 課 (20) 総務係・人事係・労務係
 企画経理課 (18) 財務係・営業推進係・会計係・契約管財係
 自 動 車 部 (894) 省略
 高 速 電 車 部 (324)
 営業課 (16) 管理係
 駅務サービス課 (130) 駅務係・仙台管区駅・勾当台管区駅
 運転課 (74) 運転係・乗務区・運転指令区
 施設課 (30) 計画係・工務係・軌道区・営繕係
 車両課 (35) 車両係・検修区
 電気課 (39) 運輸管制係・電力係・電気区・電力区

(注) 1 総務課には次長・総務部長を、営業課には次長兼高速電車部長をそれぞれ含む。
2 ()内は職員数を示す。

(4) 運賃体系

運賃体系および他都市高速鉄道事業運賃水準との比較は(図表 13 - 1、13 - 2、13 - 3、13 - 4)のとおりである。

(図表 13 - 1) 運賃体系

券 種 別			運 賃	
普 通 乗車券	大 人		対キロ区間制 3kmまで200円, 3kmを超え6kmまで240円, 6kmを超え9km まで290円, 9kmを超え12kmまで320円, 12kmを超え15km まで350円	
	小 児		大人普通旅客運賃の半額	
定 期 乗車券	通 勤	大 人	1 か月	次の区分の額を基礎とし,これを60倍した額より3割5 分引きした額に103分の105を乗じた額 3kmまで200円, 3kmを超え6kmまで240円, 6kmを超え9km まで280円, 9kmを超え12kmまで310円, 12kmを超え15km まで340円
			3 か月	103分の105を乗じる前の1か月通勤定期旅客運賃を3倍 した額より5分引きした額に, 103分の105を乗じた額
			6 か月	103分の105を乗じる前の1か月通勤定期旅客運賃を6倍 した額より1割引きした額に, 103分の105を乗じた額
	通 学	大 人	1 か月	次の区分の額を基礎とし,これを60倍した額より5割引 きした額に103分の105を乗じた額 3kmまで200円, 3kmを超え6kmまで240円, 6kmを超え9km まで280円, 9kmを超え12kmまで310円, 12kmを超え15km まで340円
			3 か月	103分の105を乗じる前の1か月通学定期旅客運賃を3倍 した額より5分引きした額に, 103分の105を乗じた額
		小 児	1 か月	103分の105を乗じる前の通学大人定期旅客運賃の半額 に103分の105を乗じた額
		3 か月	に103分の105を乗じた額	

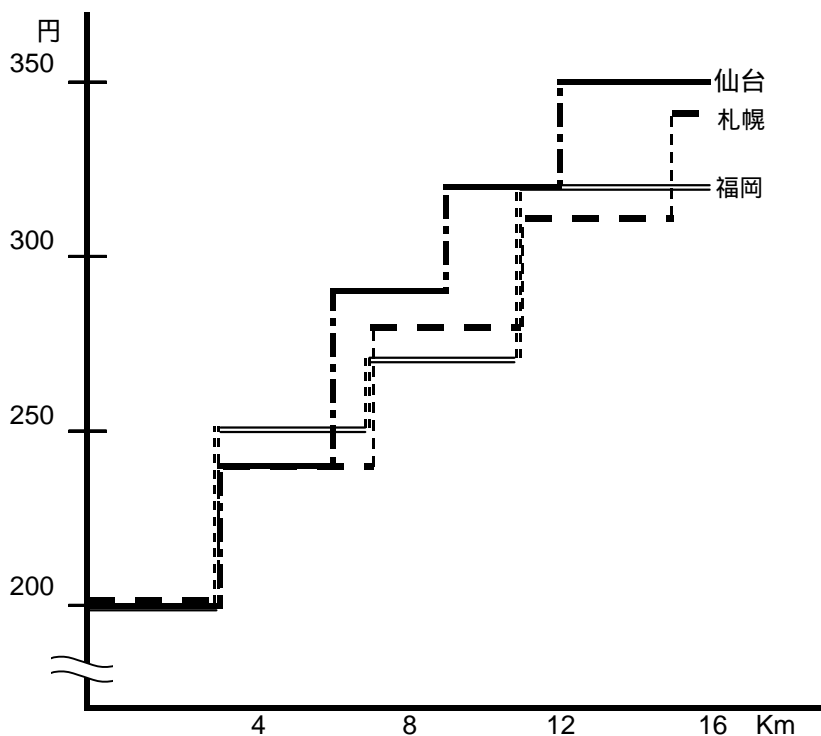
交通局「事業概況」より

(図表 13 - 2) 運賃体系: 普通運賃(他都市との比較)

(単位: 円)

札幌	200	240	280	310	340
仙台	200	240	290	320	350
東京	170	210	260	310	
横浜	200	230	260	290	320
名古屋	200	230	260	290	320
京都	200	230	260	290	320
大阪	200	230	270	320	
神戸	200	230	260	290	320
福岡	200	250	290	320	
		4	8	12	16
					20 Km

(図表 13 - 3) 運賃体系: 普通運賃 (他都市との比較)



他都市と比較しても 6Km を超えた運賃は高く、政令指定都市における高速鉄道において最も運賃が高いといわれる所以である。

(図表 13 - 4) 運賃体系: 定期運賃の割引率 (他都市との比較)

	仙台市	東京都	札幌市	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
(1) 通勤									
1 か月 (%)	35.0	35.3	30.0	35.0	32.0	30.0	33.0	35.0	35.0
3 か月 (%)	38.3	38.5	33.5	38.3	35.4	33.5	36.0	38.2	38.3
(2) 通学									
1 か月 (%)	50.0	64.9	60.0	60.0	60.0	50.0	62.0	60.0	60.0
3 か月 (%)	52.5	66.7	62.0	62.0	62.0	52.5	64.0	62.0	62.0

通勤定期の割引率については他都市と遜色ないが、通学定期の割引率は相対的に低いといえる。

(5) 高速鉄道事業における施策

交通局は高速鉄道事業における重要な経営上の問題点を認識し、人員対策についても徹底した合理化を実施した組織作りをしている。

また、乗車料収入を上げるため、乗車人員を増やす手立てもできうる限り実行している、という事は評価できる。

すなわち、地下鉄職員の多くは、経営に対する危機感をもって地下鉄事業を運営していると言える。

地下鉄事業が行っている運営対策

ア. 地下鉄事業の経費節減施策

a. 駅務員 2 名体制

仙台市の地下鉄は、17 駅を 2 管区に分け、モニターでホームを含む駅舎内の各箇所を管区駅および駅務室から監視できる設備および遠隔放送装置等を設け、さらに各駅で券売機・改集札設備の自動化を図ることにより、一般駅は 2 名で管理している。現要員の人数は、地下鉄の定時、定速、安全運行を図るうえでの必要人員である。

b. ワンマンカー

仙台市の地下鉄ではすべてワンマン運行を行っている。

イ. 地下鉄利用者増加を図るための営業施策

a. パーク・アンド・ライド

全市的な課題でもある環境問題に関しては、自家用車からの利用転換を進める施策として、郊外大型店との提携等による「パーク・アンド・ライド」を継続して実施している。

具体的には、地下鉄の増客を図るとともに自動車交通混雑緩和など、環境対策に資することを目的に、市中心部及びその周辺地域にマイカーで通勤・通学している人を対象として、八乙女駅および富沢駅に隣接してパーク・アンド・ライド用駐車場を設置している。

また、長町南駅では、隣接するショッピングモールの駐車場が平日に余裕の生じることを利用し、地下鉄定期券とその商業施設の商品券購入を条件として、無料で駐車できる制度を設けている。

b. 最終新幹線への接続

23 時 47 分 JR 仙台駅着下り最終新幹線から地下鉄に乗り継げるように、平成 11 年 3 月に 2 本増発し、終電時間を繰り下げている。

c. 営業割引等

通常の日乗車券のほか、ゴールデンウィーク限定で、バス・地下鉄 1 日 1,000 円で乗り放題の「わくわくecoきっぷ」を毎年販売している。

d. 「ENSEN」の製作

地下鉄およびバスを利用する乗客のために、交通局の広報を兼ねて仙台を楽しむためのアクセスマガジン「ENSEN」を制作しており、各地下鉄駅、バスの営業所や出張所および車内、定期券発売所、市民センター、図書館などに配布している。

「ENSEN」は四半期毎に4万部発行されており、事務事業の周知や公共交通利用促進を呼びかける内容となっている。

ウ. バリアフリー対策

乗客サービスの向上としては、これまでも平成 12 年度に施行された交通バリアフリー法に先んじて「高齢者・身体障害者にやさしい駅施設づくり」を推し進めている。

施設整備については、地下鉄建設時に「公共交通ターミナルにおける身体障害者用施設整備ガイドライン」の基本方針に添って、交通弱者の方々にも安全かつ快適に利用できるよう、全駅にエレベーター、エスカレーター、車椅子対応トイレ等を設置し、通路はスロープを設け段差の解消に努めているほか、改札口の幅員、券売機や公衆電話等も車椅子で利用可能なものとしている。

(6) 高速鉄道事業を取り巻く環境

仙台市における交通手段

仙台市の交通体系のありかたを見たときに、大量輸送の交通機関として、地下鉄ならびにバスは、大変有効な交通手段と考えられる。しかし、仙台市内の交通渋滞は年々悪化の一途をたどり、特に朝夕のラッシュ時の交通渋滞はむしろ車社会の不便さすら感じられる。仙台市民の足として、多くの市民が地下鉄・バスを利用することになれば、混雑緩和がもたらされることは疑いのないところである。

経営状況

仙台市の交通体系として大変重要な交通手段である地下鉄ではあるが、(図表 14)のように、残念なことに地下鉄の利用客は平成 12 年度で 6,048 万人、平成 13 年度では 6,020 万人と減少しており、交通局高速鉄道事業の財務状況について、平成 13 年度年末

の未処理欠損金は 968 億円となっている。

また、平成 13 年度における純損失は 56 億円と平成 12 年度と比べると 5.7 億円減少したものの、かなり大きい損失が続いていると言わざるを得ない。その中で、営業段階での 7.3 億円の利益計上のみが明るい兆しである。

しかし、地下鉄事業はサービス産業であるとともに設備産業であることを肝に銘じなければならない。すなわち減価償却費や借入利息を計上して、なお利益をあげる必要があり、それらを計上する前段階での利益はそれほど重きが置かれないということである。したがって、単年度最終黒字化および累積欠損の解消の早期化が何よりの重要課題であることの再確認を強く希望する。そのためには、赤字の原因調査を早急に行い対処しなければならない。

なお、泉中央延伸時における乗車人員、運輸収入、未処理欠損金の計画値、実績値および両者の差異は(図表 14)のとおりである。

未処理欠損金については、平成 13 年度末において当初予測よりも 870 億円強の損失が発生している。これは乗車人員が予測の 75%程度で推移していること、また、計画で織り込んでいる運賃改定が実施されていないことから、運輸収入が計画どおりに実現しないことが大きく影響している。

交通局では諸条件を見直し、最新の収支見込では平成 43 年度に未処理欠損金解消の計画としている。しかし、依然として乗車人員は増加を続けるという前提を採っており、さらに実現時期の不透明な運賃値上げが計画に織り込まれている。この計画の実現に向けては、さらに詳細な検討を加える必要があるものと言わざるを得ない。

(図表 14) 泉中央延伸時計画および実績(過去 5 年間推移)

		平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
乗車 人員	泉中央延伸時予測(千人)	77,425	78,144	78,870	79,603	80,260
	実績(千人)	60,800	59,634	59,757	60,488	60,204
	達成率	78.5%	76.3%	75.8%	76.0%	75.0%
	泉中央延伸時乗車人員計画	対前年度 0.825%の増加を見込む				
運輸 収入	泉中央延伸時予測(百万円)	15,673	15,819	17,610	17,774	17,920
	実績(百万円)	11,476	11,276	11,369	11,548	11,509
	達成率	73.2%	71.3%	64.6%	65.0%	64.2%
	泉中央延伸時運賃改定計画	3 年後毎に 10.3%の増の改定を見込む				
未処 理欠 損金	泉中央延伸時予測(百万円)	3,705	725	3,013	4,808	9,794
	実績(百万円)	70,565	78,194	85,047	91,241	96,861
	予測実績差異(百万円)	74,270	77,469	82,034	86,433	87,067

また、貸借対照表(図表 15 - 1)および損益計算書(図表 15 - 2)の過去 5 年間推移から、仙台市高速鉄道事業の財務状況および収益状況は概ね以下のようになっているといえる。

ア. 財務の状況

多額の初期投資を反映して、毎年 60 億円前後の減価償却を行っているにもかかわらず、平成 13 年度においても 1,409 億円という多額の有形固定資産(建設仮勘定を除く)が帳簿残高に計上されている。

また、毎年減少しているとはいえ過去 5 年間において 83 億円から 56 億円と多額の純損失が計上されている。それらの資金不足については平成 13 年度末で自己資本金 413 億円、借入資本金としての企業債 1,078 億円、固定負債としての企業債 162 億円によって賅っている。

イ. キャッシュ・フローの状況

平成 9 年度と比較して、平成 13 年度の有形固定資産の減少 213 億円は借入資本金としての企業債の減少 218 億円にほぼ見合っている。これは、減価償却によるキャッシュ・フローの増によって企業債を返済していることを意味する。一方、多額の純損失が計上されたことにより、その資金不足をカバーするために固定負債としての企業債の増加 112 億円などで賅っている。

ウ. 損益の状況

減価償却費は過去 5 年間で 304 億円計上されている。また、借入資本金および固定負債としての企業債等の支払利息は過去 5 年間で 381 億円と多額にのぼっており、その原因としては企業債の高利率にあるといえる。平成 13 年度において発行した企業債の利率は最近の低金利を反映して 0.9% ~ 2.2%となっているが、現在においても、昭和 55 年度以降の企業債も多額に残っており、それらの利率は最高で 7.6%となっている。

平成 13 年度においては、初めて減価償却前で経常黒字が計上されたが、依然、減価償却費と支払利息の合計は営業収益とほぼ同額となっており、この 2 つの要因が収益を圧迫している。

(図表 15-1) 貸借対照表 過去 5 年間推移

(単位:千円)

	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
資産の部					
固定資産	163,940,573	156,870,958	151,979,122	146,914,194	142,220,934
有形固定資産	162,252,165	156,707,562	151,707,677	146,147,468	140,923,541
無形固定資産	138,407	113,395	88,383	63,371	46,908
建設仮勘定	-	-	113,060	633,353	1,180,484
投資	1,550,000	50,000	70,000	70,000	70,000
流動資産	3,479,739	1,554,359	420,305	463,038	473,727
資産合計	167,420,313	158,425,318	152,399,427	147,377,232	142,694,662
負債の部					
固定負債	5,049,933	8,588,647	8,927,790	14,260,433	19,327,719
企業債	4,974,071	5,512,785	5,851,928	11,184,571	16,251,857
他会計借入金	-	3,000,000	3,000,000	3,000,000	3,000,000
その他固定負債	75,862	75,862	75,862	75,862	75,862
流動負債	1,783,915	1,343,486	5,521,762	5,567,920	5,835,750
負債合計	6,833,848	9,932,133	14,449,552	19,828,354	25,163,469
資本の部					
資本金	169,897,356	164,869,017	159,920,765	154,678,859	149,211,116
自己資本金	40,186,914	40,486,914	40,921,914	41,131,914	41,350,914
借入資本金	129,710,442	124,382,103	118,998,851	113,546,945	107,860,202
剰余金	9,310,891	16,375,833	21,970,890	27,129,980	31,679,923
資本剰余金	61,254,611	61,818,553	63,077,033	64,111,729	65,181,538
欠損金	70,565,502	78,194,386	85,047,924	91,241,710	96,861,462
資本合計	160,586,464	148,493,184	137,949,874	127,548,878	117,531,192
負債資本合計	167,420,313	158,425,318	152,399,427	147,377,232	142,694,662

(図表 15-2) 損益計算書 過去 5 年間推移

(単位:千円)

	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
営業収益	12,371,735	12,218,091	12,373,932	12,626,645	12,618,606
運輸収益	11,476,419	11,276,458	11,369,561	11,548,637	11,509,922
運輸雑収益	895,315	941,633	1,004,370	1,078,007	1,108,683
営業費用	12,699,757	12,469,976	12,121,300	12,152,097	11,882,862
減価償却費	6,404,365	6,294,243	6,039,828	5,951,384	5,754,568
その他	6,295,392	6,175,732	6,081,472	6,200,713	6,128,294
営業利益	328,022	251,884	252,631	474,547	735,743
営業外収益	732,028	634,773	464,764	572,513	515,148
他会計補助金	473,229	458,627	349,374	377,533	354,431
国庫補助金	83,804	96,757	96,127	92,447	84,309
その他	174,995	79,389	19,262	102,532	76,408
営業外費用	8,710,921	8,011,772	7,578,208	7,231,138	6,869,118
支払利息	8,610,921	7,911,772	7,578,208	7,231,098	6,869,118
その他	100,000	100,000	-	40	-
経常利益	8,306,915	7,628,883	6,860,813	6,184,078	5,618,225
特別利益	-	-	7,275	8,075	-
特別損失	-	-	-	17,783	1,525
当年度純損失	8,306,915	7,628,883	6,853,537	6,193,786	5,619,751

バスとの乗り継ぎ

仙台市はマイカー通勤者が多く、郊外に住んでいる仙台市民の多くは仙台駅に向かってマイカーを運転しているため、朝夕の交通渋滞を引き起こしているといえる。したがって、この朝夕の交通渋滞を少しでも改善するためには、マイカー通勤者を地下鉄・バスに振替える手段を講じなければならない。すなわち、市内南北 15km を縦断している地下鉄とバスとの連携がどうしても必要となる。

バスと地下鉄の乗り継ぎに関しては料金の問題や乗り継ぎの不便さ等が関連しており、交通局においては、バスから地下鉄への乗り継ぎ、地下鉄からバスへの乗り継ぎで、通常大人普通旅客運賃から 40 円(内 地下鉄 30 円、バス 10 円)を割引したり、1 か月の大人通勤定期のケースで通常の定期旅客運賃から 15% を引きするなど、バスとの乗継利用者への料金上の優遇制度を実施しているところである。

郊外の住民が通勤時間帯における幹線道路の交通渋滞を避けるため、マイカーからバスへ、バスから地下鉄に乗り換えることは、通勤時間を短縮するうえからも必要に迫られて行われている行動パターンと考えられる。

しかしながら、それでも朝夕の交通渋滞が繰り返されるということは、地下鉄の定時性や

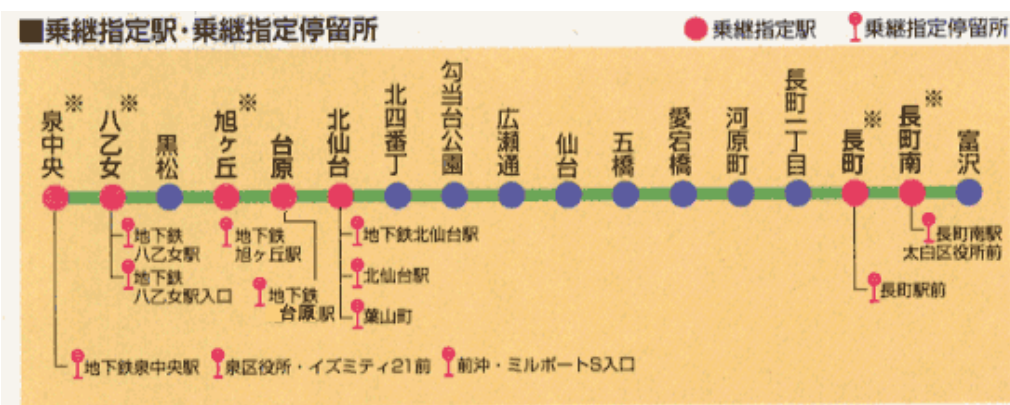
安全性、バスの安価性よりもマイカーの利便性が優れているという証左でもある。したがって、マイカー利用者を地下鉄やバスに誘導するためには、地下鉄とバスの強い連携が必要であり、例えば、乗継指定駅の拡大および定期運賃の割引率をさらに高めるなどの諸施策が必要ではないかと考えられる。

なお、乗継割引に関しては、乗継指定駅は地下鉄開通時のバス路線変更等を考慮し、(図表 16)のとおり一部駅を指定しているものであるが、指定駅以外で地下鉄あるいはバスを乗り継ぐ利用者に対しては割引きがないこととの公平性の問題がある。

また、乗継割引を利用するよりも通常運賃でプレミアムの付いたスキップカードやバスカードを利用する方が割安であるという問題があり、現状においてその効果については疑問符が付きざるを得ない。

乗継割引運賃制度そのものの存在意義等についても、検討すべき時期にあるものと考えられる。

(図表 16)地下鉄・バス乗継指定駅



「交通局ホームページ」より

環境問題対策

交通局高速鉄道事業の財務状況が芳しくないことをもって、直ちに地下鉄が不要であるという事はできない。

上述したように、仙台市の交通体系をこのまま放置していたのでは道路交通渋滞が益々悪化するのには想像に難くない。また、それと同時に排気ガス汚染を始めとして、仙台市内の環境改善が進行しないことも事実である。

仙台市の環境問題を考えた時には、他の交通手段と比較して地下鉄は公害を最も少な

く排出する交通手段であることは疑いなく、是非多くの仙台市民の足として地下鉄が利用されるよう望むものである。

仙台市地下鉄の将来

仙台市の都市再生プロジェクトは「杜の都 / 仙台」にふさわしい「連続性を持った緑の創出」と「都心部の自動車交通量の削減」を柱として様々な事業を行おうとしている。そのうちのひとつが現在計画されている地下鉄新線の建設であり、公共交通機関の利便性を高め、都市構造の転換を図るものである。

仙台市はこの新線について、「南北そして東西に走る二つの地下鉄を整備することで、仙台市が目指す『コンパクトシティ』の基盤作りが大きく前進し、仙台市の今後のまちづくりに重要な意味を持つ。」としている。

仙台市の地下鉄整備は仙台市百年の計であり、その必要性は言うまでもないが、仙台市の財政は年々厳しさを増しており、「採算性」が必要不可欠の一つの前提条件である。

したがって、新線計画を含めた地下鉄全体の長期計画およびその運営についてはあらゆる角度から慎重に検討されるよう念願する次第である。

2. 他都市高速鉄道事業との比較

(図表 17)は「平成 12 年度地方公営企業年鑑」におけるデータを基に事業経営上の各種比率について他都市高速鉄道事業平均と仙台市高速鉄道事業における比率を比較したものである。

「3. 実働 1 日 1 車当たり輸送人員」、「4. 実働 1 日 1 車当たり運輸収益」に示されるように、少ない車両を有効に活用しているため、車両効率が高いといえる。

また、「7. 1 日 1 キロ当たり通過人員」、「9. 1 人当たり年間走行キロ」に示されるように他都市と比較し、乗車人員が少なく、また、乗車距離が短いため収益面で苦戦を強いられているといえる。

さらに、「18. 営業キロあたり企業債利息」が高いが、これは仙台市の地下鉄が建設されて 14 年余りしか経過しておらず、企業債の未償還残高が多額であることを意味するものである。反面、「13. 実働 1 時間当たり職員給与費」から「16. 経常費用中に占める職員給与費の割

合」および「19.1 駅当たり職員数」に示されるように少ない人員(人件費)で効率的な運営を目指していることが見受けられる。

(図表 17) 他都市高速鉄道事業者との各種比率の比較

項目	仙台市 12年度	8都市平均 12年度(注)	差異
1. 車両稼働率(%)	76.4	77.8	1.4
2. 実働1日1車当たり走行キロ(km)	295	329	35
3. 実働1日1車当たり輸送人員(人)	2,581	2,164	417
4. 実働1日1車当たり運輸収益(円)	497,647	373,417	124,230
5. 乗車効率(%)	31.6	32.9	1.3
6. 1人当たり平均乗車キロ(km)	5.2	6.7	1.5
7. 1日1キロ当たり通過人員(千人)	58.2	93.6	35.4
8. 1人1キロ当たり乗車料(円)	36.7	26.9	9.8
9. 1人当たり年間走行キロ(km)	21,239	26,128	4,889
10. 1車当たり職員数(人)	3.9	3.6	0.3
11. 職員1人当たり年間輸送人員(人)	185,546	169,924	15,622
12. 実働1日1車走行1キロ当たり			
総収益(円)	1,907	1,309	598
経常収益(円)	1,906	1,289	617
運輸収益(円)	1,684	1,147	537
総費用(円)	2,802	1,938	864
経常費用(円)	2,799	1,882	917
職員給与費(円)	438	412	26
13. 実働1時間当たり職員給与費(円)	4,058	4,298	240
14. 営業収益に占める職員給与費の割合(%)	24.0	34.6	10.6
15. 総費用中に占める職員給与費の割合(%)	15.6	22.8	7.2
16. 経常費用中に占める職員給与費の割合(%)	15.7	23.5	7.8
17. 1日車両走行キロ千キロ当たり			
輸送人員(人)	8,736	6,625	2,111
運輸収益(千円)	1,684	1,147	537
18. 営業キロ当たり			
職員数(人)	22	31	9
総収益(千円)	892,381	1,001,402	109,021
経常収益(千円)	891,835	983,875	92,040
運輸収益(千円)	788,031	876,948	88,917
総費用(千円)	1,310,880	1,455,210	144,330
経常費用(千円)	1,309,678	1,410,318	100,640
職員給与費(千円)	205,005	322,511	117,506
企業債利息(千円)	485,568	447,234	38,334
19. 1駅当たり職員数(人)	19.2	32.4	13.2

(注) 8都市:東京都、札幌市、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、福岡市の単純平均値である。

3.収支見込作成方法

南北線収支見込については毎年、将来50年先までの期間を対象として策定している。これは交通局内で唯一の損益予測資料である。この収支見込のうち翌年度分予算と実績には(図表18-1、18-2)のとおり、毎年大きな隔たりが生じている。特に営業収益、減価償却費以外の営業費用、支払利息についての差異が大きく発生している。

減価償却費以外の営業費用、支払利息については支出をコントロールすることが比較的容易な項目であり、現状分析を適切に行うことによって、収支見込精度の向上を図る必要がある。

また、営業収益についても、予算と実績との差異原因を分析し、事業経営に有用な情報を提供していくことが求められる。(なお、損益実績については(図表15-2)を参照。)

(図表18-1)直近予算

(単位:千円)

	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度
営業収益	12,432,000	12,583,000	12,766,000	12,348,000	12,532,000
運輸収益	11,556,000	11,698,000	11,770,000	11,325,000	11,494,000
運輸雑収益	876,000	885,000	996,000	1,023,000	1,038,000
営業費用	12,990,000	12,860,000	12,446,000	12,282,000	12,127,000
減価償却費	6,402,000	6,296,000	6,042,000	5,953,000	5,759,000
その他	6,588,000	6,564,000	6,404,000	6,329,000	6,368,000
営業利益	558,000	277,000	320,000	66,000	405,000
営業外収益	701,000	644,000	476,000	549,000	541,000
他会計補助金	473,000	476,000	376,000	370,000	446,000
国庫補助金	88,000	102,000	89,000	88,000	83,000
その他	140,000	66,000	11,000	91,000	12,000
営業外費用	8,732,000	8,079,000	7,672,000	7,382,000	7,097,000
支払利息	8,732,000	8,079,000	7,672,000	7,382,000	7,097,000
その他	0	0	0	0	0
経常利益	8,589,000	7,712,000	6,876,000	6,767,000	6,151,000
当年度純損失	8,589,000	7,712,000	6,876,000	6,767,000	6,151,000

交通局作成収支計画表より

(図表 18 - 2) 予算実績差異

(単位:千円)

	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
営業収益	60,265	364,909	392,068	278,645	86,606
運輸収益	79,581	421,542	400,439	223,637	15,922
運輸雑収益	19,315	56,633	8,370	55,007	70,683
営業費用	290,243	390,024	324,700	129,903	244,138
減価償却費	2,365	1,757	2,172	1,616	4,432
その他	292,608	388,268	322,528	128,287	239,706
営業利益	229,978	25,116	67,369	408,547	330,743
営業外収益	31,028	9,227	11,236	23,513	25,852
他会計補助金	229	17,373	26,626	7,533	91,569
国庫補助金	4,196	5,243	7,127	4,447	1,309
その他	34,995	13,389	8,262	11,532	64,408
営業外費用	21,079	67,228	93,792	150,862	227,882
支払利息	121,079	167,228	93,792	150,902	227,882
その他	100,000	100,000	0	40	0
経常利益	282,085	83,117	15,187	582,922	532,775
特別利益	0	0	7,275	8,075	0
特別損失	0	0	0	17,783	1,525
当年度純損失	282,085	83,117	22,463	573,214	531,249

4. 一般会計繰入金

地方公営企業においては「独立採算」を原則としているが、その性質上、地方公営企業に負担させるべきでない一定の経費は一般会計等よりの繰入れが認められている（地方公営企業法第 17 条の 2）。また、総務省による「地方公営企業繰出金について（通知）（以下、通知という。）」においても一般会計等よりの繰入れに対する一定の基準が定められている。仙台市高速鉄道事業においては、基本的に通知に従い、一般会計からの繰入れを行っているが、基準外の繰入れも発生している。その過去 5 年間の実績は（図表 19）のとおりである。これらについては議会承認を経ていることから直ちに問題となる事象ではない。

しかし、資本費負担緩和補助金、資本費負担緩和債利息補助金、一時借入金利子補給補助金については、赤字経営による資金不足の補填という色彩の濃いものであり、本来的には経営努力により賄うべきと考えられる。現状においては多額の補助金の上に経営が成り立っていることを踏まえ、常に効率的・効果的な経営に努めるとともに、今後、「独立採算の原則」が達成されるよう、補助の必要が無くなる経営対策を講じ、実行していくことが求められる。

(図表 19) 基準外繰入金の推移

(単位:千円)

内 容	平成 9 年度	平成 10 年度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	算定 基準
資本費補助						
交通弱者のための駅施設改修補助	22,092	22,915	15,750	11,592	18,606	(注)1
泉中央駅連絡通路に係る補助				10,025	28,880	
JR 仙石線接続に係る補助			228,630			
仙台駅東西自由通路接続に係る補助		21,168	1,173			
収益的補助						
民間バス会社に対する補償金助成	100,000	100,000				(注)2
資本費負担緩和補助金	259,825	247,993	230,245	218,174	189,555	(注)3
資本費負担緩和債利息補助金					41,251	(注)4
一時借入金利子補給補助金			6,911	43,941	13,927	(注)5

(注) 1 事業費×80% 2 補償金相当額

3 利子補給補助金(利率5.2%超部分の利息相当額の3分の1)

4 資本費負担緩和債に係る利息補助金(当年度償還利息の2分の1)

5 一時借入金利息相当額

5.退職金関係

(1) 退職金の負担額

交通局高速電車部職員については、高速電車部発足前に交通局自動車部あるいは仙台市の他部署において採用され、後に交通局高速電車部に異動となり、高速電車部で定年退職を迎えるケースが大半を占める状況にある。

現在は高速電車部以外の勤務期間分を含めて市職員としての通算勤務年数を基礎に算定された支給額を最終勤務部署である高速電車部で負担している。なお、逆に交通局高速電車部勤務期間分を他部署で負担するケースも想定しうるものである。

これについては、最終在籍部署において退職金を負担するという規定(交通局職員の退職手当に関する規程第7条)に則った処理であるものの、経済的合理性および高速電車部の適切な業績把握の観点からは在籍期間に応じて各部署が退職金を負担すべきと考えられる。今後、適正な費用負担の検討を望むものである。

なお、平成13年度における高速電車部の退職給付金支給額9名分223,322千円のうち、高速電車部在籍期間対応額は89,072千円である。また、(2)における退職給付引当金の計上を採用すれば当該問題は今後については発生しない。

(2) 退職給付引当金の計上

退職給付引当金を計上していない地方公営企業は全国に数多く存在している。また、仙台市の公営企業においてもガス事業および水道事業を除いては現在のところ退職給付引当金は計上されていない。

しかし、公営企業会計における費用認識の原則は発生主義であり(地方公営企業法第20条)、退職金については支出された年度の費用とするのではなく、一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に従って、従業員の労働による退職金支払原因の発生の都度費用計上し、財政状態および経営成績を適切に表示すべきと考えられる。

なお、地方公営企業法施行規則別表1および仙台市交通局会計規程第168条の2においても退職給付引当金の設定は可能とされている。

平成13年度末における高速電車部以外在籍期間を含む自己都合要支給額の試算額は2,387,198千円である。また、このうち高速電車部在籍期間対応額は1,248,287千円である。

6. 固定資産関係

(1) 補助金等により取得した固定資産の減価償却

地方公営企業会計では、補助金あるいは受贈等(以下、「補助金等」という。)により固定資産を取得した場合、「固定資産」を計上するとともに、一方で「資本剰余金」を計上することとなる。この補助金等により取得した固定資産の減価償却については次の2つの方法が認められている。

当該資産の取得価額を基礎に償却を実施する方法。この場合、償却が完了すると残存価額のみが簿価となる。

当該資産の取得価額から補助金等の金額に相当する額を控除した額を帳簿価額とみなして、各事業年度の減価償却額を算出する方法(地方公営企業法施行規則第8条第4項)(いわゆる、「みなし償却」)。この場合、固定資産のうち補助金等によって取得した部分については減価償却を実施しない。

上記 どちらの方法を採用するかについては、現行制度上、事業者の判断に任されている。 は、設備の再投資の観点を重視した方法といえることができる。すなわち、補助金等により取得した部分も減価償却を行うことにより、運賃からの回収の対象となり、内部資金が留保され、自己資金による設備更新が可能となる。これに対し、 は適正な運賃算定を重視した方法といえることができる。すなわち、地下鉄事業経営においては多額の設備投

資が必要であるが、これについて における減価償却を実施し、運賃から回収する場合には、そこから算定される運賃は高額にならざるを得ず、利用者に過大な負担を強いることになるのを を適用することによって排除することが可能である。

仙台市高速鉄道事業においては、補助金で取得した固定資産については の方法により、受贈資産については の方法によっている。ただし、受贈資産のうち(図表 20)に掲げるものについては の方法によっている。

上記のように、 の方法は現在の制度においては双方とも認められた方法であり、どちらの方法を採用しても一長一短であるといえることができる。しかし、 の選択適用が認められていようと、その適用を個別の資産毎に選択している現状は決して望ましい姿とは言えないものである。高速鉄道事業における補助金等により取得した固定資産の減価償却のありかたについて再検討することが必要と考えられる。

(図表 20)償却を実施している受贈資産(平成 13 年度末現在)

科目	資産名	取得年月日	取得価額(千円)	減価償却累計額(千円)
建物	勾当台公園駅エスカレーター設置工事	H6.3.29	44,839	26,114
	勾当台公園駅防災監視制御設備改修工事		3,455	345
	勾当台公園駅動力監視制御設備改修工事		13,281	8,021
	勾当台公園駅改修工事		27,374	22,841
	勾当台公園駅案内表示改修工事		1,943	544
	勾当台公園駅内照式誘導表新設に伴う電気工事		28	7
	勾当台公園駅連絡通路工事		127,868	106,693
	勾当台公園駅案内パネル設置工事		371	103
合計			219,160	164,672

(2) 減価償却開始時期

固定資産の減価償却については、地方公営企業法施行規則第 8 条第 1 項および「依命通達第 3 財産に関する事項 16 減価償却」に基づき、取得の翌事業年度から実施している。現在の減価償却は規則・通達に則っているものの、適正な期間損益計算に資するためには、費用収益の対応を明確にすることが必要であり、事業の用に供した年度から月割計算で償却することが合理的である。

なお、地方公営企業法施行規則第 8 条第 6 項においても、「各事業年度の中途において取得した有形固定資産の減価償却は使用または取得の当月および翌月から月数に応じて行うことを妨げない。」旨の規定がある。

(3) 市道認定された土地の管理

固定資産明細表のその他土地に記載されている「若林区南小泉八軒小路土地」(平成13年度末簿価 25,954 千円)については昭和 59 年 7 月 2 日において市道認定されているものである。市道認定という事実によって、法的には直ちに交通局の所有権を失うものではないものの、市道認定された当該土地を第三者に売却することは事実上困難であり、早期に市道管理部局である市建設局への有償譲渡を検討することが望まれる。

また、当該土地は道路であり、そのもののみで交通局としての利用価値も特段見出せないことから実質的には経済価値は失われているといえる。したがって、有償譲渡が困難であれば当該土地については除却処理を検討すべきである。

7. 契約事務関係

(1) 随意契約

(図表 21)の契約は、高速鉄道南北線開業以来、当該業者と随意契約を行っているものである。業務の性質上、随意契約自体が否定されるものではないが、特にこのデフレ基調の経済下においては、数年毎に複数業者による見積合わせを実施し、契約金額が市場価格から乖離していないという妥当性を検証することが望ましい。

また、再委託のあるものについては元請会社の管理費部分が発生し、一般的にはその分だけ割高になると考えられる。したがって、再委託割合の高いものについては当初から、分割発注することにより、さらなる経費節減を図ることが可能と考えられる。

(図表 21) 見積合わせ等が望まれる契約

(1 千万円以上の契約)

件名	契約額(千円)	業者名	再委託
広告管理運用業務委託契約	16,275	仙台交通(株)	無
1000系車両重要部・全般検査等委託業務	183,225	仙台交通(株)	有
工場検車庫ボイラー設備等運転保守管理業務	23,362	仙台交通(株)	有
富沢車庫建築保全委託業務	25,620	仙台交通(株)	有
仙台駅東西自由通路建築保全業務委託	36,750	仙台交通(株)	有
駅舎建築保全委託業務	282,555	仙台交通(株)	有
交通局本庁舎機械電気設備運転保守業務委託	10,080	仙台交通(株)	有
高速鉄道南北線電気設備保守業務委託	269,010	仙台交通(株)	有
富沢車庫検修機械設備保守管理業務委託	17,010	A 社	有

(2) 随意契約の手続きの適正化

随意契約締結時に、第1回の見積合わせにおいて、予算を下回っているにもかかわらず、担当部署での単純ミスにより第2回の見積合わせが行われているものがあった。

この事実をもって直ちに法規違反となるものではないが、今後の随意契約手続きを適切に執行する必要がある。

(3) 同種業務委託の発注方法

(図表 22)の業務委託については同種の業務内容であるが、駅毎に業務単位を設定し、入札を実施している。しかし、一般的には発注規模が大きくなるほど、管理費や諸経費の節減を図りやすく、より低額で契約することが可能と思われる。

交通局としてはより多くの企業に受注機会を与えるとの趣旨から別発注とし、指名も競合しないように行っているとのことであるが、これについては入札指名、あるいは見積合わせに参加させることで、交通局としての使命は達成されるものとする。

今後の業務委託の発注単位については、業務内容・委託時期等をも勘案し決定するプロセスを検討することが望まれる。

(図表 22) 発注単位の見直しが望まれる契約

契約内容	業務対象駅	契約日	金額(千円)	業者選定方法
冷水ポンプ分解整備 備点検	仙台駅	H13.5.17	1,365	指名競争(4社)
	勾当台公園駅	H13.5.17	714	指名競争(4社)
送排風機分解整備	長町駅	H13.11.27	5,460	指名競争(6社)
	長町南駅外1駅	H13.12.3	10,710	指名競争(8社)
外気処理フィルター 装置分解整備	仙台駅	H13.12.20	6,720	指名競争(6社)
	五橋駅	H13.12.20	3,675	指名競争(6社)

8. 泉中央駅6両化対応工事に関する意思決定過程

地下鉄南北線における最混雑区間ピーク時の混雑率については、ワンマン運転やホームの無人化といった駅業務の省力化を考慮し、安全管理の観点から175%以下を目標としている。過去において、平成7年度における最混雑区間ピーク時(北仙台 - 北四番丁間南行き平日午前8時から9時)における平均混雑率は181%とその上限を大幅に上回っ

た。これに対し、平成 8 年 3 月に車両 1 編成の増備と運転間隔の短縮を図ったことにより、平成 8 年度における混雑率は 164%となった。ちなみに混雑率 180%とは「体がふれあうが、新聞は読める程度」であり、また、200%とは「体がふれあい相当圧迫感があるが、週刊誌程度なら何とか読める」程度をいう。

交通局の平成 8 年度における地下鉄利用者の需要予測に基づく混雑率の推計の結果は、(図表 23)のとおりである。これによると、平成 10 年度には 179%、平成 14 年度には 200%を越えることが予想されたため、混雑緩和の方策として、4 両編成の車両を 6 両編成化することの検討を開始した。

そして、平成 13 年 5 月 28 日より、このプロジェクトの一環として仙台市高速鉄道南北線泉中央駅舎等改良工事(泉中央駅における留置線延長工事を含む)をスタートさせている。なお、6 両化検討開始から当該工事着手までの経過の概略は以下のとおりである。

平成 8 年度 : 6 両化に向けて検討開始
平成 9 年 1 月 : 仙台市三役説明
平成 9 年 12 月 : 運輸省(現国土交通省)および総務省との協議開始
平成 10 年 4 月 : 運輸省へ補助金の交付申請
同 : 補助金の交付決定
平成 11 年 8 月 : 鉄道施設変更認可
平成 11 年 9 月 : 都市計画決定
平成 13 年 5 月 : 改良工事着手

当該工事は地下鉄泉中央駅乗降客の処理能力を增強し、安全性と利便性の向上を図るための出入口・改札口の増設工事および将来的な地下鉄輸送力增強のための 6 両編成対応の留置線延長工事を同時に行うものである。その総事業費は合計で約 45 億円、うち泉中央駅における留置線延長工事部分すなわち 6 両化対応分が約 14.3 億円である。また、このうち約 3.7 億円については国からの補助金によるものである。当該工事は、地下鉄南北線開業時に実施できなかった残工事という位置づけであり、工事着工時期が大幅にずれ込めば補助事業とならない可能性もあったこと、また、工事の進め方として、留置線トンネル上部の構築物である出入口・改札口・通路等の増設工事と留置線延長工事を同時に行うことが費用や工期の面からみても効率的であると考えられたため、実施に踏み切ったものである。

しかし、下記の 4 つの点から 1 編成 6 両化について、ひいては泉中央駅の留置線 6 両化延長工事の現時点での着工の妥当性について疑義があるものと思われる。

(1) 現状における必要性についての分析

6両化の第一義的な目的はピーク時の混雑率を175%以下に緩和することであるが、近年の混雑(率)の状況を分析すると、

(図表23)のとおり1日の乗客数および最混雑区間(北仙台 - 北四番丁間南行き)のピーク時(平日午前8時から9時)の混雑率は、ここ数年減少傾向にある。

平成13年度において最混雑区間のピーク時の混雑率は160%程度であり、また平日の通勤時間帯の平均混雑率については100%~160%程度になっている。

6両化対応についての検討が平成8年度に開始されて以来、改良工事が着手されるまでの間に上記のとおり5年の歳月を要している。しかしながら、平成9年度以降の状況については1日当たり乗降客の停滞、最混雑区間のピーク時の混雑率に緩和傾向が見られたにも拘らず、その後の状況を全く顧みないままに、平成13年度において、泉中央駅の留置線工事が行われるに至っているという状況であり、6両化が現時点においても必要といえるか詳細な分析がなされていない。

(図表23) 年度別混雑率(北仙台 - 北四番丁間南行き平日午前8時から9時)

年 度	輸送人員 (人/時間)		輸送人員伸び率 (%)		混雑率 (%)	
	予想	実績	予想	実績	予想	実績
平成9年度	17,048	16,466	3.2	0.3	174	168
平成10年度	17,569	16,506	3.1	0.2	179	169
平成11年度	18,087	16,419	2.9	0.5	185	168
平成12年度	18,606	16,033	2.9	2.4	190	164
平成13年度	19,131	15,778	2.8	1.6	195	161
平成14年度	19,650		2.7		201	

交通局作成資料より

(2) より安価な代替案の存在

仮に、混雑率が今後上昇し、混雑率緩和が必要となった場合においても、その方策としては、6両化対応の他に運行本数を増便させることが考えられる。

現在、最混雑区間のピーク時の1時間当たり運行本数は17本であるが、これを18本あるいは19本とすることによっても混雑率を減少させることが可能である。これにより、増加する運行本数に見合う1から2本の4両編成の車両の増備および人件費等の増加

は発生することになる。しかし、6両化する場合と比較し、当該工事が不要の他、4両編成から6両編成にする車両増備等の設備投資は抑えられ、また、人件費についてはOB運転手等を活用した朝の混雑時のみの人件費負担で対応することも可能と考えられる。

(3) 6両化の実現性

6両化を実現させるためには、当該工事の他、車両増備や運行システム改良費等の設備投資が必要となる。したがって、当該工事を実施するのであれば、これらの投資計画、資金計画も手当てした上で実施すべきである。

しかし、長期収支見込において支出時期および支出金額については明確となっていない。

(4) 6両化運転の対象時間帯

当該留置線は早朝に泉中央駅を出発する列車を富沢基地から回送する不都合を回避するために設置されているものである。現在、最終電車終了後3本の列車が泉中央駅および留置線に留置されているものである。

交通局の計画および過去に実施した6両化対応コンサルティングにおける報告書では仮に混雑率が上昇し、6両化するとしても、6両化するのは混雑ピーク時間帯のみを想定している。この時間帯は広く見積っても、泉中央駅発午前7時から9時の列車と考えられる。

この前提によれば、留置線に前日から留置される始発時間帯の列車は依然として4両編成と考えられる。

南北線が将来6両化されるか否かについては、現在のところ断定できるものではないが、その計画の必要性・実現性について、少なくとも上記のような疑問が生じている。

工事計画から着工までに長期間を要し、また、その投資規模も多額となる事業については、工事着工前に再度当該工事の必要性について再検討する意思決定過程の構築が必要と考える。

(図表 24) 泉中央駅留置線延長工事の様子



9. 日中の運行間隔

仙台市地下鉄の運行間隔は、ピーク時で3～4分間隔、日中においては最長7分間隔で運行している。しかしながら、平日の通勤時における特定駅区間以外の乗車率は芳しくない状況である。

特に平日午前10時から午後4時までの時間帯における乗車率は最も混雑している区間においても(図表25)のとおり平均40%に達しない状況である。

したがって、平日日中の時間帯においては現在の7分間隔で運行する必要があるのか疑問が生ずる。

ちなみに、他都市における高速鉄道の日中における運行間隔はその多くが5～8分間隔であるが、最長の間隔としては10分間隔を採用している路線も存在する。

例えば、閑散時間帯の運行間隔を広げることにより、運行本数が削減されるが、これによって、次のような効果が期待できる。

- (1) 乗務員数の減少
- (2) 電気代等の削減
- (3) 車両の実質耐用年数の延長
- (4) 修繕コストの削減

これについて、次の前提によった場合の削減コストを試算したところ、以下のような数値が算出された。ただし、これらはあくまでも概算であり、また、車両の実質耐用年数の延長や修繕コストの削減は金額算出上考慮していない。

(試算)

・前提条件

毎日(平日・土・日・祝日)午前10時から午後4時までの6時間について、現在7分間隔の運行を10分間隔とする。

・効果

1時間当たりの運行本数は現在の8~9本から6本に削減される。これを午前10時から午後4時まで行った場合、1日当たり15本(往復)程度の運行本数削減となる。これによる乗務員の減少は機械的計算ではあるが2名程度と考えられる。

(1)乗務員の減少2名について

乗務員1名当たりの年間人件費は平均約850万円である。

したがって、人件費の減少は $850 \text{万円} \times 2 \text{名} = 1,700 \text{万円}$ となる。

(2)電気代等の削減について

富沢 - 泉中央間1往復の電気代等は約3,500円である。

したがって、電気代等の減少は $3,500 \text{円} \times 15 \text{本} \times 365 \text{日} = 1,916 \text{万円}$ となる。

(3)トータルコスト削減額

(1)(2)より運行本数を日中の時間帯のみ7分間隔から10分間隔に変更した場合には年間合計3,616万円の削減と試算される。

南北線に関しては開業以来約15年が経過したが、平日のダイヤについては平成11年に仙台駅で最終の東北新幹線からの乗り継ぎを可能とするために、終電を繰り下げたことがあるものの、抜本的な見直しは行なわれていない。

運行本数削減により乗客数減少の可能性も否定できないものの、それを差し引いてもネットの効果が見込めるのであれば累積赤字の早期解消のために実行する価値はあるものと思われる。運行本数の削減による影響を推計し、運行本数の変更を検討すべき時期にあるものとする。

(図表 25) 曜日別混雑率

時間帯	平日混雑率	土曜混雑率	日曜・祝日混雑率
10:00 ~ 11:00	35.60%	34.16%	30.94%
11:00 ~ 12:00	33.50%	38.01%	35.51%
12:00 ~ 13:00	33.70%	34.79%	31.76%
13:00 ~ 14:00	34.15%	41.95%	36.42%
14:00 ~ 15:00	28.92%	35.58%	31.03%
15:00 ~ 16:00	38.96%	36.89%	37.40%

(注) 1. 混雑率

「駅間 OD 表」上の最多通過人員区間(北・南合計) ÷ 2 ÷ 定員

2. 定員

運行本数 × 1 両の定員 144 名 × 4 両により算出

3. 乗車人員抽出のサンプル日は次のとおりである。

平日 (OD 表のうち各月 1 日の計 12 日)

平成 13 年 4 月 6 日、5 月 7 日、6 月 12 日、7 月 2 日、8 月 27 日、
9 月 10 日、10 月 4 日、11 月 9 日、12 月 3 日、平成 14 年 1 月 23 日、
2 月 5 日、3 月 7 日

土曜 (OD 表すべてのデータ計 6 日)

平成 13 年 6 月 30 日、7 月 28 日、9 月 29 日、10 月 20 日、
11 月 17 日、平成 14 年 3 月 30 日

日曜・祝日 (OD 表すべてのデータ計 10 日)

平成 13 年 4 月 29 日、5 月 3 日、5 月 13 日、7 月 15 日、8 月 5 日、
9 月 2 日、10 月 28 日、11 月 4 日、12 月 23 日、平成 14 年 3 月 3 日

(図表 26) 平日午後 1 時台 南行き勾当台公園 広瀬通間の車内



10. 定期券発売状況

地下鉄における定期券発売は下記の5駅で行っている。

平成13年度における各駅における定期券発売枚数は(図表27)のとおりである。

(図表27)平成13年度定期券発売状況

駅名	年間合計 発売枚数	月平均 発売枚数	営業日数	1日平均 発売枚数
泉中央	66,371	5,531	30	184
旭ヶ丘	14,424	1,202	26	46
勾当台公園	28,502	2,375	22	108
仙台	112,167	9,347	30	312
長町南	24,912	2,076	26	80
合計	246,376	20,531		(注) 684

(注) 1か月30日と仮定した。

最も定期券の発売枚数が少ない旭ヶ丘駅で、無作為に選定した1日の発売状況を実地調査した。その結果、通勤・通学時間帯である午前8時40分から9時40分および午後4時50分から6時30分は定期券発売業務に1時間あたり20分程度費やした他は通勤・通学客からのバスの行き先時刻照会(旭ヶ丘駅の定期券発売窓口はバスターミナルの中にあるため)やプリペイドカードの購入で窓口業務は多忙であった。しかし、それ以外の時間帯には定期券購入者等はほとんど見られず、特に午前11時30分から午後1時および午後2時から午後4時30分にかけては全く定期券購入者はなかった。

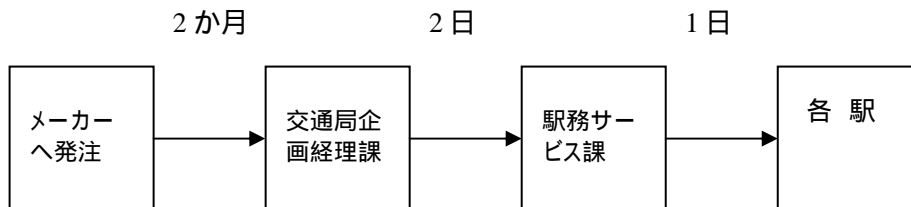
以上のように、定期券発売所の業務は定期券発売以外の業務にその多くが費やされており、本来の定期券発売業務が行われているのは繁忙時間帯のうちの3分の1程度の時間であった。したがって、定期券発売状況を詳細に検討し、定期券発売時間を限定すること等により、定期券発売所に関する業務委託費の削減に努力すべきである。

11.カード管理

(1) 適正在庫数量管理

スキップカードの手配に要する日数は(図表 28)のとおりである。

(図表 28)スキップカードの手配に要する日数



これらを勘案すると、交通局全体として売上3か月程度の在庫を保有することで事業運営上の支障はないものと思われる。実際、企画経理課営業推進係においても、生カードおよびエンコード入力済みのものの合計で3か月分を在庫の目安としている。

しかし、過去5年間における売上数量を基礎とした駅務サービス課、各駅、交通局内合計の在庫月(日)数は(図表 29)のとおりであり、特にスキップカード3000およびスキップカード5000の在庫数量は過大と思われる。過剰在庫は資金使途の非効率化および盗難リスク等を招くことになる。特にカード盗難に関しては現在保険を付していないため注意を要する。今後は適正在庫を勘案した発注業務が望まれる。

(図表 29)交通局全体のスキップカード在庫月(日)数

	J3300	J5500	S1000	S3000	S5000
過去5年平均年間売上枚数	433,952	550,824	716,288	69,509	75,497
事業別内訳					
バス	49,749	81,997	197,277	10,747	9,952
地下鉄	384,803	468,827	519,011	58,762	65,545
平成13年度末在庫枚数	177,840	255,423	362,561	60,966	55,404
在庫月数(月)	4.92	5.56	6.07	10.53	8.81
在庫日数(日)	147.5	166.9	182.2	315.8	264.2

(注)1. JはスキップカードJOY、Sはスキップカードを表す。

2. 数量にはエンコード済、生カード両方を含む。

また、特にS3000およびS5000について各駅ごとの在庫日数は(図表 30-1、30-2)のとおりであり、現在の数量は過大と思われる。駅毎に適正在庫数量を定めることが望まれる。

(図表 30 - 1) 駅別スキップカード在庫日数まとめ

在庫日数	駅名
30 日超 100 日未満	八乙女、旭ヶ丘、台原、北仙台、北四番丁、勾当台公園、 広瀬通、仙台、五橋、長町、長町南
100 日超	黒松、愛宕橋、河原町、長町一丁目、富沢

(図表 30 - 2) 駅別スキップカード発売枚数および基準在庫数量ならびに在庫月 (日) 数

駅名	年度	年度別カード発売枚数					カード基準在庫数					
		J3300	J5500	S1000	S3000	S5000	J3300	J5500	S1000	S3000	S5000	
泉中央	13 年度	62,895	80,478	71,274	6,822	7,362	自販機残高	400	400	400	400	400
	12 年度	62,109	80,220	73,041	7,676	7,732	窓口残高	10	10	10	10	20
	11 年度	54,993	75,410	70,153	8,049	8,537	基準在庫計	410	410	410	410	420
	10 年度	48,415	69,773	70,216	9,563	10,529	在庫月数(月)	0.09	0.07	0.07	0.57	0.55
	9 年度	44,812	64,051	73,891	10,799	11,865	在庫日数(日)	2.70	1.99	2.06	17.20	16.43
	平均	54,645	73,986	71,715	8,582	9,205						
八乙女	13 年度	27,845	34,227	24,600	2,223	3,248	自販機残高	400	400	400	400	400
	12 年度	26,909	34,610	25,980	2,977	3,684	窓口残高	10	10	10	10	10
	11 年度	24,864	33,691	25,870	3,591	4,463	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10 年度	22,762	33,311	25,925	4,211	5,495	在庫月数(月)	0.20	0.15	0.19	1.38	1.06
	9 年度	19,693	31,038	24,487	4,827	6,344	在庫日数(日)	6.05	4.42	5.82	41.39	31.76
	平均	24,415	33,375	25,372	3,566	4,647						
黒松	13 年度	11,130	10,543	16,092	659	443	自販機残高	400	400	400	400	400
	12 年度	10,733	10,650	16,437	845	576	窓口残高	10	10	10	10	10
	11 年度	9,830	10,119	15,815	890	767	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10 年度	9,410	10,114	15,534	1,003	825	在庫月数(月)	0.49	0.48	0.32	5.26	6.89
	9 年度	8,672	9,782	13,799	1,282	957	在庫日数(日)	14.83	14.41	9.50	157.73	206.84
	平均	9,955	10,242	15,535	936	714						
旭ヶ丘	13 年度	17,138	18,766	27,219	3,173	4,266	自販機残高	400	400	400	400	400
	12 年度	16,673	18,782	27,531	3,470	4,673	窓口残高	10	10	10	10	10
	11 年度	15,929	17,878	26,668	3,782	4,996	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10 年度	15,078	16,957	26,053	4,336	5,728	在庫月数(月)	0.32	0.28	0.19	1.27	0.94
	9 年度	13,147	15,991	25,100	4,536	6,530	在庫日数(日)	9.47	8.35	5.57	38.24	28.18
	平均	15,593	17,675	26,514	3,859	5,239						
台原	13 年度	14,372	13,922	17,666	1,588	1,618	自販機残高	400	400	400	400	400
	12 年度	14,187	14,115	18,383	1,801	1,940	窓口残高	10	10	10	10	10
	11 年度	12,365	12,944	18,471	1,839	2,103	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10 年度	11,534	12,832	17,887	2,297	2,532	在庫月数(月)	0.39	0.37	0.27	2.47	2.24
	9 年度	10,816	12,344	18,418	2,430	2,770	在庫日数(日)	11.66	11.16	8.13	74.13	67.32
	平均	12,655	13,231	18,165	1,991	2,193						
北仙台	13 年度	19,029	19,203	27,982	1,793	1,760	自販機残高	400	400	400	400	400
	12 年度	19,026	19,393	28,766	2,229	2,079	窓口残高	10	10	10	10	10
	11 年度	17,272	18,302	27,752	2,665	2,362	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10 年度	15,209	16,752	26,360	2,810	2,717	在庫月数(月)	0.29	0.28	0.18	1.97	2.05
	9 年度	13,779	15,721	25,364	2,996	3,066	在庫日数(日)	8.75	8.26	5.42	59.07	61.58
	平均	16,863	17,874	27,245	2,499	2,397						

北四番 丁	13年度	19,766	23,978	22,441	2,112	2,538	自販機残高	400	400	400	400	400
	12年度	18,878	23,759	24,503	2,510	3,168	窓口残高	10	10	10	10	10
	11年度	17,103	22,328	23,039	2,599	3,269	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10年度	16,290	22,445	23,005	2,864	4,010	在庫月数(月)	0.28	0.22	0.21	1.84	1.39
	9年度	15,581	21,675	22,093	3,278	4,717	在庫日数(日)	8.42	6.46	6.41	55.23	41.69
	平均	17,524	22,837	23,016	2,673	3,540						
勾当台 公園	13年度	42,107	55,738	45,283	5,075	6,587	自販機残高	800	800	800	800	800
	12年度	41,000	54,695	48,459	5,524	6,861	窓口残高	20	20	20	20	20
	11年度	37,224	52,069	46,091	6,038	7,873	基準在庫計	820	820	820	820	820
	10年度	34,973	50,269	45,909	6,914	9,440	在庫月数(月)	0.26	0.19	0.21	1.55	1.18
	9年度	31,330	46,323	44,321	8,166	10,879	在庫日数(日)	7.91	5.70	6.42	46.54	35.45
	平均	37,327	51,819	46,013	6,343	8,328						
広瀬通	13年度	24,724	30,567	26,142	2,781	3,363	自販機残高	400	400	400	400	400
	12年度	24,612	29,546	29,372	3,192	3,614	窓口残高	10	10	10	10	10
	11年度	22,583	28,646	28,561	3,606	4,458	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10年度	21,200	28,145	28,278	3,971	5,497	在庫月数(月)	0.22	0.17	0.18	1.34	1.05
	9年度	19,330	26,968	28,080	4,876	6,465	在庫日数(日)	6.56	5.13	5.26	40.05	31.54
	平均	22,490	28,774	28,087	3,685	4,679						
仙台	13年度	95,022	105,399	112,253	10,749	11,243	自販機残高	1200	1200	1200	1200	1200
	12年度	91,035	102,107	113,619	13,918	12,853	窓口残高	30	30	30	30	30
	11年度	80,218	91,980	106,561	13,275	13,183	基準在庫計	1230	1230	1230	1230	1230
	10年度	73,458	85,780	101,282	14,767	16,140	在庫月数(月)	0.18	0.16	0.14	1.08	1.04
	9年度	66,347	81,420	97,128	15,744	17,815	在庫日数(日)	5.45	4.74	4.17	32.34	31.08
	平均	81,216	93,337	106,169	13,691	14,247						
五橋	13年度	14,754	16,397	20,628	1,398	1,566	自販機残高	400	400	400	400	400
	12年度	14,348	15,909	21,113	1,939	1,813	窓口残高	10	10	10	10	10
	11年度	13,562	15,535	20,573	1,884	2,034	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10年度	13,189	15,084	21,030	2,264	2,517	在庫月数(月)	0.36	0.31	0.24	2.55	2.32
	9年度	12,563	15,260	20,446	2,171	2,674	在庫日数(日)	10.79	9.44	7.11	76.43	69.60
	平均	13,683	15,637	20,758	1,931	2,121						
愛宕橋	13年度	5,569	5,024	8,001	359	277	自販機残高	400	400	400	400	400
	12年度	5,256	4,849	8,180	549	384	窓口残高	10	10	10	10	10
	11年度	4,844	4,777	7,729	550	368	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10年度	4,580	4,792	7,875	693	474	在庫月数(月)	0.99	1.03	0.62	8.57	11.77
	9年度	4,482	4,496	8,095	718	587	在庫日数(日)	29.84	30.83	18.51	257.23	353.11
	平均	4,946	4,788	7,976	574	418						
河原町	13年度	12,997	11,016	18,439	920	756	自販機残高	400	400	400	400	400
	12年度	11,775	10,689	18,933	1,302	959	窓口残高	10	10	10	10	10
	11年度	11,303	10,235	17,988	1,310	1,048	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10年度	10,541	10,095	16,296	1,176	887	在庫月数(月)	0.44	0.47	0.28	4.17	5.29
	9年度	9,843	9,888	15,857	1,190	996	在庫日数(日)	13.07	14.21	8.43	125.13	158.85
	平均	11,292	10,385	17,503	1,180	929						
長町 一丁目	13年度	9,610	9,186	11,227	563	392	自販機残高	400	400	400	400	400
	12年度	9,070	9,182	12,082	872	514	窓口残高	10	10	10	10	10
	11年度	9,253	9,055	12,112	778	608	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10年度	8,603	8,918	11,420	878	787	在庫月数(月)	0.55	0.55	0.42	6.01	7.73
	9年度	7,930	8,571	11,619	1,002	882	在庫日数(日)	16.60	16.43	12.62	180.31	231.86
	平均	8,893	8,982	11,692	819	637						
長町	13年度	15,084	15,382	14,467	1,244	1,288	自販機残高	400	400	400	400	400
	12年度	14,260	14,466	14,695	1,411	1,545	窓口残高	10	10	10	10	10
	11年度	12,673	13,332	13,441	1,521	1,688	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10年度	11,282	12,865	12,678	1,522	1,829	在庫月数(月)	0.40	0.38	0.36	2.31	1.99
	9年度	7,687	9,012	12,351	4,966	5,991	在庫日数(日)	12.10	11.34	10.91	69.20	59.80
	平均	12,197	13,011	13,526	2,133	2,468						

長町南	13年度	31,841	32,113	43,022	2,656	2,612	自販機残高	400	400	400	400	400
	12年度	29,421	30,872	41,510	3,344	3,008	窓口残高	10	10	10	10	10
	11年度	25,664	27,371	41,468	3,115	2,683	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10年度	22,815	26,250	36,887	3,273	3,381	在庫月数(月)	0.19	0.18	0.13	1.60	1.64
	9年度	19,145	22,867	30,118	3,015	3,273	在庫日数(日)	5.73	5.29	3.82	47.91	49.34
	平均	25,777	27,895	38,601	3,081	2,991						
富沢	13年度	15,622	21,038	17,436	838	701	自販機残高	400	400	400	400	400
	12年度	14,856	19,791	17,618	1,212	811	窓口残高	10	10	10	10	10
	11年度	13,581	18,137	16,258	1,016	818	基準在庫計	410	410	410	410	410
	10年度	12,836	17,842	14,917	1,170	1,037	在庫月数(月)	0.36	0.26	0.31	4.65	5.76
	9年度	11,422	16,517	12,393	1,054	902	在庫日数(日)	10.80	7.91	9.39	139.51	172.87
	平均	13,663	18,665	15,724	1,058	854						

(2) カードの廃棄処分

企画スキップカードのうち、券面図柄が陳腐化した販売不能品や広告カードで広告期限の過ぎたカードの処分を1年に一回実施している。交通局金庫内のカードについては企画経理課会計係および同課営業推進係が営業用・販売用カードをそれぞれ管理している。そのため廃棄内容についても会計係と営業推進係でそれぞれ検討している。このため、各種カードの販売可能性についての判断がまちまちで、一方の部署では廃棄しているが、他方では未だ保有しているといった局内で一貫性のない状況が生じていた。

会計係および営業推進係は局内での同じフロア - に位置しており、金庫内のカードをそれぞれ分けて管理する必要性は乏しいものと思われる、一括管理することが望まれる。

(3) 「わくわくecoきっぷ」の製作数量

ゴールデンウィーク期間中のいずれか1日に限り、地下鉄・バスを全線自由に乗降できる1日乗車券「わくわくecoきっぷ」を平成10年度より毎年、民間バス会社と共同で発行している。毎年の製作枚数および発売枚数は(図表31)のとおりであり、近年はその製作枚数を削減しているものの、過去3年は製作枚数のうち約半数が売れ残り、廃棄されている状況が発生している。

今後は各発売部署への割当枚数を再検討し余剰発生を抑制する、あるいは毎年の発売枚数はほぼ一定で安定しているため、製作枚数を削減する等の方策を検討することが望まれる。

(図表 31) 「わくわくecoきっぷ」製作枚数等

年度	製作枚数	発売枚数	廃棄枚数
平成 10 年度	30,000	7,511 (25.0%)	22,489 (75.0%)
平成 11 年度	20,000	6,869 (34.3%)	13,131 (65.7%)
平成 12 年度	15,000	6,757 (45.0%)	8,243 (55.0%)
平成 13 年度	15,000	6,689 (44.6%)	8,311 (55.4%)

(注) ()内の比率は製作枚数に対する割合

(4) スキップカードの棚卸

(図表 32)は平成 14 年 7 月 25 日に交通局内保管スキップカードについて実査を行った結果である。生カードのスキップカード 1000、スキップカード JOY5500 がそれぞれ 1,000 枚実際残高が帳簿残高より不足の状態であった。原因調査を求めたところ平成 14 年 4 月への繰越記帳誤りであった。

スキップカードの棚卸については、毎月実施することとされているが、上記のように約 4 か月間(この間、最低 3 回は実査が行われているはずである。)に亘り発見されなかったものである。

今後、棚卸の精度をさらに向上させることが必要である。

(図表 32) スキップカードの実査結果

種類	実査枚数	乗車券出納簿 (在庫一覧) 残高枚数	差数	
			数量	差数理由
エンコード済カード				
S1000	203,863	223,863	20,000	平成 14 年 7 月伝票誤り
S3000	16,493	16,493	0	
S5000	25,006	25,006	0	
J3300	73,355	73,355	0	
J5500	134,957	134,957	0	
生カード				
S1000	100,000	101,000	1,000	平成 14 年 4 月への繰越記帳誤り
S3000	15,000	15,000	0	
S5000	10,000	10,000	0	
J3300	110,000	110,000	0	
J5500	70,000	71,000	1,000	平成 14 年 4 月への繰越記帳誤り

平成 13 年度中、各駅において自動発売機の誤作動が原因と推定される棚卸差額が(図表 33)のとおり発生している。

この棚卸差異数量は 1 年間のものである。駅におけるスキップカード管理は駅務サービス課の担当であり、スキップカードの総括的管理は企画経理課の所管であるが、企画経理課は誤差発生の都度の報告を駅務サービス課に求めておらず、毎年 3 月に駅務サービス課が企画経理課に対し一括報告している。

しかし、タイムリーに情報把握し、棚卸差額を発生させないような対策を講じるためには、過不足の発生が判明した時点で企画経理課に報告すべきと考えられる。

(図表 33)スキップカード棚卸差額

券種	棚卸差異数
S1000	2
S5000	+ 1
J3300	3
J5500	9

(図表 34)スキップカード(左)とスキップカード JOY(右)



12.利用者からの提言・苦情の処理

地下鉄は仙台市民の生活の足として重要な公共交通機関であり、常時安全な運行を求められるとともに、また、いつでも気軽に利用できる市民から未永く愛着をもたれるよう努めていくことが望まれる。そのためには、地下鉄の安全性・利便性向上のために利用者の声を積極的に集めていくとともに、それらに対し誠実に取り組んでいく姿勢を明確に打ち出すことが望ましい。今後、次の点について改善していくことが期待される。

(1)現在、利用者の提言・苦情について、交通局に寄せられる部署、手段の組み合わせは概ね以下の6通りに分かれている。

利用者が駅務サービス課へ苦情を申し立て、駅務サービス課で「投書・苦情等処理表」を記入する場合

利用者が営業課へ直接電話する場合

利用者が交通局案内センターへ電話する場合

利用者が「私のまちづくり提案」等を仙台市市民局へ送付する場合

利用者が仙台市のホームページに書込みする場合

利用者が交通局のホームページに書込みをする場合

仙台市交通局事務分掌規程上、「利用者要望、相談等の統括に関すること」は営業課の分掌として定められているが、利用者の声を集めるルートが上記のように複数存在し、収集された利用者の声すべてが営業課に集約される仕組みにはなっていない。したがって、各ルートに寄せられた利用者の声の内容について営業課で定期的に調査・把握し、必要に応じて経営上これらを有効活用することが望ましい。

(2)利用者の声がメールで寄せられた場合、利用者に対する回答期限についてのルールが存在していないこともあり、全般的に回答までの対応が早いとはいえない状況にある。例えば、においては、メールの收受から手続の完結に至るまでに要した平均日数は22日である。

また、利用者の声が電話以外の手段(文書、メール、ファックス)で寄せられた場合において、発信者に対して回答を行うか参考意見として受領するに留めるかについての基準は標準化されておらず、営業課員の属人的な判断に基づいて行われていた。

寄せられた利用者の声に対して迅速な対応がなされなければ、地下鉄に対する利用者の期待、満足度は低下する可能性が高くなる。利用者の声については迅速に処理することが必要と考えられる。

(3)利用者の提言の中には乗車マナーの向上のための車内放送等、比較的経費がかからず、かつ職員一人一人の意識の向上により、即実行可能なソフト面でのサービスに関する内容も多く、これらのようなものについては、さらに積極的に取り組むべきと考える。

また、利用者の声の適切な処理、接遇の向上などを意図した教育研修についても検討し、客観的な視点により能力の向上を図っていくことも有効と考えられる。

13.交通局広報誌「ENSEN(エンセン)」

交通局においては仙台を楽しむアクセスマガジンとして、「ENSEN」を四半期ごとに4万部ずつ作成発行している。これは、地下鉄各駅、バス車内あるいは市の公共施設に配布する目的で置かれている。なお、平成13年度における年間の作成費用は6,300千円(平成12年度では9,030千円)である。「ENSEN」は交通局での唯一の定期広報誌であり、事務事業の周知や仙台市内案内等、手軽に読めるガイドブックとして地下鉄・バスの交通利用促進を呼びかける媒体である。

利用者に対し交通局の置かれている状況等を積極的に情報提供するという面で評価できるものであるが、一方、この広報誌の費用対効果の問題という側面も検討する必要がある。しかし、その効果のほどを計数的に測るのは困難と思われる。

この点に関し、発行担当部署である企画経理課営業推進係は次の様に考えている。

- (1)「ENSEN」を見ることによる、地下鉄・バスの利用者の増加効果を期待している。しかし、どの程度の効果があるかは確認していない。
- (2)四半期毎購読者から各々約100通の投書があることからして、「ENSEN」読者は一定数存在していると考えている。
- (3)4万部作成しているが、残部数はほとんどないことと認識している。つまり、ほぼ4万部すべてが利用客の手に渡っていると考えている。

広報誌の配布による効果を測定することは、その発行意義を確認する、あるいは誌面の構成を検討するといった上で重要であり、今後さらに効果的かつ効率的な広報誌発行のために、以下のことに留意すべきである。

- (1)「ENSEN」を読んでどれくらい的人数がバスや地下鉄に乗ろうと考えたか、定期的にアンケート調査を実施することが考えられる。これにより、現在の誌面構成で地下鉄・バスの乗車人員を増やす糸口になっているのか、常に再検討する必要がある。
- (2)現在、4万部作成しているが、実際の配布状況はどのようなものであるのか、各広報誌置き場の管理者に確認する。これにより、必要部数を常に管理し、「ENSEN」が大幅に不足あるいは余剰が生じないようにすることが必要である。
- (3)交通局の広報媒体としては「ENSEN」のほかに、ホームページが存在している。両者の棲み分けをどのように考えるかについて、基本的な方針を設定することが望ましい。
- (4)「ENSEN」の地下鉄・バス沿線案内のコーナーでは、過去の内容は比較的バス利用地が多くなっており、地下鉄利用促進のためには、地下鉄利用地の沿線案内もさらに充実させることが期待される。

(図表 35) ENSEN 夏号



14. 会計システム

交通局で現在使用している会計システムは下記の点において問題点あるいは作業の非効率を生じさせる要素があるため改善が望まれる。

- (1) 総勘定元帳は科目別に月次合計額までしか記載されていない。したがって、その内容を把握するためには、科目と年月を指定して内訳表を出力しなければならない。

さらに、この内訳書には内容を示す摘要欄がないため、取引日と伝票番号をキーに原始会計伝票に遡及しないと内容を把握することができない。

このような状況では、内容確認の作業効率性が悪く、また誤謬が発生しても容易に発見できないという欠点がある。総勘定元帳は伝票単位で記載され、かつその内容も摘要欄で確認できる仕様とすることが望まれる。

- (2) 貸借対照表項目、特に債権債務の残高内訳を会計システムから出力しようとすると、(1)と同様に伝票単位の金額が羅列されるのみで、内容確認ができない。

会計システムから勘定残高内訳明細書が出力できる仕様を検討することが望まれる。

15. 外郭団体その1 (仙台交通株式会社)

(1) 法人概要

設立	平成 11 年 4 月 1 日(注)
資本金	7,500 万円
株主	仙台市(交通局) 100%
主な事業 内容	1. バス・地下鉄車両の点検・整備 2. バス・地下鉄車両の清掃 3. 地下鉄駅舎およびビル設備の維持管理 4. 地下鉄駅舎およびビル設備の清掃 5. 地下鉄施設の維持管理 6. 地下鉄駅構内等の売店および自動販売機による販売 7. 駐車場管理 8. 広告取次ぎ 9. 損害保険代理業 10. 電話契約取次ぎ

(注)昭和 61 年 12 月設立の仙台高速鉄道サービス株式会社と昭和 42 年 1 月
設立の仙台交通サービス株式会社が合併したものである。

(2) 利益の還元(寄付金)

現在、仙台交通株式会社(以下、「仙台交通」という。)では毎年 3 月決算の利益予測をもとに、経常利益 30,000 千円を念頭に、交通局との協議により、その範囲内で交通局への寄付を行っている。これは、100%株主である交通局が多額の累積欠損を抱えている状況にあって、子会社である仙台交通もその解消に微力ながら貢献したいという考えによるものである。また、どのように利益を還元するかの観点から、その具体的方法として寄付金方式を選択したものである。過去 3 年の寄付金額および内容は(図表 36)のとおりである。

(図表 36)年度別寄付金状況

(単位:千円)

年 度	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度
寄付金額	20,000	40,000	90,000
経常利益	8,472	33,368	36,982
税引後利益	6,260	21,111	23,076
金銭以外の寄付	空調設備	車両	システム機器

しかし、このような寄付金については、下記のような問題点が考えられるため、廃止することが望ましいと思われる。

仙台交通側にとって、会社のモチベーションが低下する可能性がある。すなわち、利益の発生原因が、効率的経営によるものなのか、そもそもの契約金額が不当に高かったのかは追究できない。

交通局側に契約価格が曖昧となる可能性がある。すなわち、原則として、100%子会社といえども契約金額は適切な積算に基づかなければならない。しかし、余剰は寄付として還流されるのであるから、極端に言えば契約金額はいくらでもいいのではという考えに結びつかないであろうか。

上記の結果として仙台交通において、業務再委託の金額が高くなり、余計な資金が流失する要因となる可能性がある。

結局、交通局が仙台交通に適正利潤のみ与えるという方策は事後的な寄付によるのではなく、当初の契約時において、いかに適切な金額で契約するかという方法で行われるべきものとする。

(3) 土地貸付料の計算

富沢緩衝緑地、八乙女高架下等の駐車場用地を企業用財産目的外使用として仙台交通に貸し付けている。この賃料は、駐車場収入から諸経費等を控除したものに一定の比率を乗じて計算するものとされている。つまり、駐車場運営リスクは交通局が負担するものとされている。なお、この諸経費について調査等を行ったことはなく、主な経費は事前に報告を受けているのみである。

この計算方法では仙台交通の駐車場運営の巧拙が反映されにくくなっているものと考えられる。

行政財産の有効活用を目的として、遊休地の利用を図った当初は過去の利用実績がないため、仙台交通のリスク軽減のため当該算定方法には一定の論拠があったものと思われる。しかし、現在では過去の利用実績があり、駐車場運営からくるリスクもある程度予想できる環境にあるといえる。

したがって、交通局のリスク負担軽減および仙台交通の駐車場運営のインセンティブを高めるためにも、近隣土地賃借相場を基礎とした賃料の固定化を検討することが望ましい。

16.外郭団体その2(財団法人仙台市交通事業振興公社)

(1) 法人概要

設立	昭和 61 年 12 月 23 日
基本財産	3,000 万円
出資者	仙台市(交通局)100%
設立目的	仙台市の交通事業に対する市民の意識の啓発、交通道德の普及、仙台市の行う交通事業の利用者の便益増進に関する事業等を行い、もって公共の福祉の増進及び交通事業の健全な発展に資することを目的とする。
主な事業 内容	<ol style="list-style-type: none"> 1. 交通問題啓発・交通道德普及啓蒙事業 バス走行環境改善業務 地下鉄・バス親子探検ツアー パーク・アンド・ライド推進事業 市電保存館パンフレットの製作 2. 乗客便益推進事業 乗客案内業務 遺失物取扱業務 バス時刻表の FAX・郵送サービス業務 住民票等の自動交付機管理業務 3. 乗車券発売等事業 乗車券発売業務 乗車券磁気情報入力業務 回数乗車券等委託発売管理業務 4. 施設管理事業 市電保存館運営業務

(2) 定期運賃収入における売上データと入金額の未照合

定期券発売業務は財団法人仙台市交通事業振興公社(以下、「振興公社」という。)に委託している(契約は自動車部が行い、高速事業部負担分を経理上振替処理している。)。委託契約上、定期券発売所で発売される定期券に係る定期運賃収入について、発売データである「地下鉄定期券発売日報」と日々の発売現金在高およびその後の銀行入金データとの照合を振興公社で実施することとされている。しかし、これに対し交通局では、同

様の作業は行われていない。上記契約の趣旨は、定期券発売収入金の適切な管理のために、直接売上金を取り扱う振興公社の行うべき業務を定めているものと考えられ、これをもって、委託者である交通局において、定期券収入の管理が不要になるというものではない。最終的な発売データである「地下鉄定期券発売日報」は振興公社より交通局営業課に提出されており、交通局はこの記載内容と銀行入金額に相違がないかの照合作業を実施する必要がある。

また、定期券用生カードについては営業課で発注し、カードメーカーから直接定期券発売所に納入される。したがって、発注業務を除いては、生カードの管理業務はすべて振興公社に委ねられている。しかし、発行枚数のデータは上記「地下鉄定期券発売日報」により把握できるものの、在庫数量の報告についてはこれまで1回も受けていない。定期券用生カードの適正利用を担保するためにも定期的な在庫報告を受け、その検証を実施すべきである。

(3) 業務委託契約の精算手続き

交通局高速電車部は振興公社と「交通局本局駐車場管理業務委託契約」、「カード乗車券磁気情報入力契約」を締結している。これらの契約について委託料は実費精算とされている。平成13年度における精算状況は(図表37)のとおりである。

この委託料精算については振興公社から、「業務委託契約に係る委託料の精算について(報告)」という書面により、(図表37)に示されている精算金額が報告されるのみである。しかし、委託料精算条項のある契約については、発注先が100%出資法人であろうとも、委託者側で執行額の明細を入手し、その妥当性を検証することが必要である。

(図表37)平成13年度「乗車券発売等業務委託契約」精算状況

(単位:千円)

契約名	当初契約額	執行額	返戻額
交通局本局駐車場管理業務委託契約	21,021	20,001	1,019
カード乗車券磁気情報入力契約	11,602	11,202	399

(4) 退職給付引当金の計上方法

振興公社においては、退職給付引当金について平成 14 年 3 月末現在、退職金規程に基づく期末要支給額の 23%を計上している。これは法人税法の規定による処理を行っているものである。

振興公社の収益額のうち 95%超が交通局との契約に基づいていること、および、公社は交通局の 100%出資であることを勘案すると、その退職金の支給財源も交通局との契約から稼得する、あるいは補助を受けなければならない状況といえることができる。しかし、例えば、上記(3)のような実費精算契約の場合、その実費額には退職給付引当金繰入額が含まれると解されるが、現在の計算方法では実費額としては不足という他なく、いずれ交通局にしわ寄せがくることが予想される。

現在の会計慣行では退職給付引当金は期末要支給額の 100%を設定することとされている。また、これは実質的な財源を確保する上においても必要な措置である。振興公社においては退職給付引当金についての計上方法の変更を検討することが望まれる。

なお、この変更を行った場合の退職給付引当金計上不足額は平成 14 年 3 月末現在において 28,701 千円である。

以 上