

## 平成 14 年度包括外部監査の結果報告書(高速鉄道事業)の概要

### . 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规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入手し、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規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、その合規性を検証した。

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

## . 外部監査の結果の概要

### 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。除却処理すべきであった金額は平成 11、12、13 年度それぞれ 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

「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)については市健康福祉局へ有償所管替(売却)が行われており、除却処理する必要がある。

##### その他

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(平成 13 年度末簿価 5,067 千円)がある。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。

#### (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について

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」支出 5,775 千円については資本的支出として固定資産計上すべきであった。

##### 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、「6 両化対応車両設計等」(平成 13 年度末簿価 2,471 千円)、「ブレーキディスク」(平成 13 年度末簿価 9,726 千円)についてはその支出内容を検討した結果、費用処理すべきである。

#### (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(取得価額合計 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、既に減価償却が開始されている。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。

#### (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「その他諸設備」(平成13年度末簿価221,796千円)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。固定資産の取得に際しては適切な整理が必要である。

#### (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、平成13年度において所有権移転登記および引渡しが行われているため、売却処理は平成13年度に行うべきであった。

### 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の使用料に関しては平成12年9月、12月請求分について請求を失念し、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。今後は年度当初に、請求先一覧簿を作成し、請求状況・入金状況を管理することが必要である。

### 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上簿外となっている。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、その金額は246,773千円である。

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。

### 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、差入れ時に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すべきである。

### 5. 契約事務: 随意契約が不適當である契約

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、清掃業務について随意契約としているものが3件存在する。しかし、これらに

についてはその業務の性質上、随意契約とする積極的理由は見当たらず、契約方法の見直しが必要である。

## 6.検査実施状況

### (1)車両検査

地下鉄車両の法定定期点検のうち列車検査は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件の検査実施遅れが発生している。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定どおり実施されており、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。

### (2)本線の巡視および監視

地下鉄施設の定期点検のうち軌道の列車巡回検査の実施頻度については週に5巡とされているが、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の概要

### 1. 交通局高速鉄道事業を取り巻く環境

#### (1) 経営環境

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、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。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り、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、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についても計画に織り込まれており、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。

#### (2) バスとの乗り継ぎ

仙台市における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ず、そのためには市内を縦断する地下鉄とバスとの連携が必要となる。

バスと地下鉄の乗り継ぎに関しては料金上の優遇制度を実施しているが、それに加えて、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る。

#### (3) 仙台市地下鉄の将来

仙台市は現在計画されている地下鉄新線について、「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

「平成 12 年度地方公営企業年鑑」におけるデータを基に、他都市高速鉄道事業との事業経営上の各種比率を比較したところ、仙台市交通局高速鉄道事業については以下の特徴を見出すことができる。

- ・少ない車両を有効に活用しているため、車両効率は高い。
- ・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。
- ・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ため、営業キロあたり企業債利息が高い。
- ・少ない人員(人件費)で効率的な運営を目指している。

## 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。しかしながら、この収支見込のうち翌年度分予算と実績には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。

## 4. 一般会計繰入金

地方公営企業においては、一定の経費は地方公営企業法で一般会計等よりの繰入れが認められている。また、「地方公営企業繰出金について(通知)」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、基本的に当該通知に従い、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。このうち、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。したがって、常に効率的・効果的な経営に努めるとともに、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。



## 5. 退職金関係

### (1)退職金の負担額

退職金について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。

これについては、「交通局職員の退職手当に関する規程」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。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。

### (2)退職給付引当金の計上

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るため、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、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。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 千円であり、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

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。

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、減価償却額を算出する方法(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。

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、受贈資産の一部については の方法によっている。

の選択適用が認められているが、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。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。

#### (2) 減価償却開始時期

固定資産の減価償却については、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、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。

#### (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年に市道認定されている。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が、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。

### 7. 契約事務関係

#### (1) 随意契約

高速鉄道南北線開業以来、同一業者と継続して随意契約を行っているものが1千万円以上の契約で9件ある。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、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。

#### (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。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

同種業務について、駅毎に業務単位を設定し、入札を実施しているものが 6 件ある。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。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。

## 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、安全管理の観点から 175% 以下を目標としている。

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。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。

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と思われる。

### (1) 現状における必要性についての分析

平成 9 年度以降の混雑(率)の状況を分析すると、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、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。

### (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。この方法は 6 両化する方法と比較しトータルコストは低額で済むと考えられる。

### (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が、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

仮に混雑率が上昇したとしても、6両化するの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もっても、泉中央駅発午前7時から9時の列車と考えられ、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。

### 9. 日中の運行間隔について

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が、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。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。

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

これについて削減コストを試算したところ、あくまでも概算であるが、年間合計約3,600万円と算出された。

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これまで抜本的な見直しは行われていない。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。

### 10. 定期券発売状況について

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、繁忙時間

帯においても本来の定期券発売業務が行われているのは、そのうちの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することによって、定期券発売時間を限定する等により、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。

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数はスキップカードJOYについて5か月程度、スキップカードについて9か月程度と、その在庫数量は過大と思われる。適正在庫を勘案した発注業務が望まれる。

### (2) カードの廃棄処分

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あった。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く、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

「わくわくecoきっぷ」について、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である。

今後は各発売部署への割当枚数を再検討し、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。

### (4) スキップカード棚卸

平成14年7月に交通局内保管スキップカードについて実査を行ったところ、一部について実際残高が帳簿残高より不足の状態であった。原因調査の結果は平成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、約4か月間に亘り発見されなかったものである。棚卸の精度をさらに向上させることが必要である。

駅のスキップカード棚卸残高数量差異については、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。

## 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、それらに対し誠実かつ迅速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。

## 13. 交通局広報誌「ENSEN(エンセン)」

広報誌「ENSEN」については、費用対効果の問題という側面を検討する必要がある。したがって、以下のことに留意すべきである。

- (1)「ENSEN」の効果について、定期的にアンケート調査を実施することが考えられる。
- (2)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し、大幅の不足あるいは余剰が生じることのないようにすることが必要である。
- (3)広報媒体としてはホームページも存在している。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)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。

## 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。このような状況では、内容確認の作業効率性が悪く、また誤謬を容易に見出せ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については(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(以下、「仙台交通」という。))

### (1)利益の還元(寄付金)

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り、毎年3月決算の利益予測をもとに交通局への寄付を行っている。しかし、この寄付金については、下記のような問題点が考えられるため廃止し、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。

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。

交通局側に契約価格が曖昧となる可能性がある。

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。

### (2)土地貸付料の計算について

駐車場用地を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おり、駐車場運営リスクは交通局が負担している。

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(以下、「振興公社」という。))

### (1)定期運賃収入における売上データと入金額の未照合

定期券発売業務は振興公社に委託している。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ため交通局では、同様の作業は行われていない。しかしながら交通局は、最終的な発売データである「地下鉄定期券発売日報」の記載内容と銀行入金額に相違がないか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在庫数量の報告をこれまで1回も受けていない。定期的な在庫報告を受け、その検証を実施すべきである。

(2)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、振興公社より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。

(3)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。しかし、現在の会計慣行に従い退職給付引当金は期末要支給額の100%を設定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