

令和5年度

高槻市包括外部監査結果報告書

(交通関連事業(道路・市営バス)に関する財務事務について)

【概要版】

令和6年3月

高槻市包括外部監査人

公認会計士 本田裕一

目次

I	包括外部監査の概要	1
1.	外部監査の種類	1
2.	選定した特定の事件（テーマ）	1
3.	特定の事件（テーマ）を選定した理由	1
4.	監査対象年度	1
5.	監査の方法	2
	（1）監査の実施期間	2
	（2）監査対象	2
	（3）補助者	2
	（4）監査の実施方法	2
	（5）監査報告書作成上の共通事項	3
6.	利害関係	4
II	監査対象の概要	5
1.	交通政策に関する国の動向	5
	（1）交通政策基本法の概要	5
	（2）第1次交通政策基本計画の概要	5
	（3）第2次交通政策基本計画の概要	5
	（4）改正地域交通法による地域交通ネットワーク再構築の推進	7
	（5）総合交通戦略と地域公共交通計画、立地適正化計画の連携	7
2.	国の交通関連事業の現状	8
	（1）道路種別と道路の現状	8
	（2）公営バス事業の現状	9
3.	市における交通関連事業の状況	11
	（1）道路整備の状況	11
	（2）市営バス事業の沿革	12
III	監査の結果及び意見（総論）	12
1.	交通関連事業全体に対する意見	12
	（1）意見	12
2.	その他の監査結果及び意見	14
	（1）その他の結果及び意見の一覧	14

I 包括外部監査の概要

1. 外部監査の種類

地方自治法第 252 条の 37 第 1 項及び第 2 項に基づく包括外部監査

2. 選定した特定の事件（テーマ）

交通関連事業（道路・市営バス）に関する財務事務について

3. 特定の事件（テーマ）を選定した理由

交通関連事業の対象となる道路・市営バスは、住民の安全な移動や生活利便性を支える重要な社会資本であり、観光や物流等の地域経済の活性化や住民活動の活性化による地域コミュニティの維持、バリアフリーの推進等の社会福祉の向上にも関わるものとなっており、重要な都市機能の一部となっている。

道路行政においては、都市計画道路の整備を今後も進めていく必要がある一方、高度経済成長期に整備された橋梁や舗装等の取替・更新や長寿命化、通学時の児童の安全対策や浸水等の災害対策等も課題となっており、限られた財源の中でバランスの取れた道路整備と維持管理が求められている。

また、バス事業においては、公営のバス事業が京阪神地区で 4 事業者となった現在、より一層の経営効率化が求められ、安全な運行や乗客サービスの向上を推進していくことはもちろん、高齢者や障がい者、学生・児童等の他に交通手段を持たない住民に対する路線確保等の配慮と公営企業の運営原則である受益者負担とのバランスも求められている。

高槻市においては、第 6 次高槻市総合計画において、将来の都市像の一つとして「都市機能が充実し、快適に暮らせるまち」を掲げ、道路行政においては「安全で利便性の高い道路空間・交通環境の創造」、バス事業においては「安全で快適な市営バスサービスの提供」を目指し、市政運営を進めているところである。

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」を推進する高槻市のまちづくりにおいて、これらの交通施策が高度に融合し、歩行者、自転車利用者、自動車利用者、鉄道やバス等の公共交通利用者が快適に都市生活を営めるよう各種事業を進めていくことは住民の生活環境のみならず、地域経済の発展、地域福祉の向上に向けても有益であると考えます。

以上より、交通関連事業（道路・市営バス）に関する財務事務について適切に行われているかを合規性のみならず、有効性、効率性及び経済性等の観点から検証することは有用性が高いと判断し、特定の事件として選定した。

4. 監査対象年度

原則として、令和 4 年度

（必要に応じて令和 3 年度以前の各年度、令和 5 年度についても対象とした。）

5. 監査の方法

(1) 監査の実施期間

令和5年6月27日から令和6年3月28日まで

(2) 監査対象

都市創造部（都市づくり推進課、管理課、道路課）及び交通部（総務企画課、運輸課）並びに交通関連事業に関連する部署

(3) 補助者

公認会計士	石崎一登
公認会計士	橘高英治
公認会計士	原 繭子
公認会計士	鳥生紘平
公認会計士	成山哲平
中小企業診断士	湯澤 真

(4) 監査の実施方法

(監査要点)

- ① 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理が関係する法令や条例等に準拠しているか。
- ② 市の交通関連事業の事務の執行及び事務の管理を行う部署の組織体制、人員等が適切であるか。
- ③ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理において、適切な内部統制が構築され、運用されているか。
- ④ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理において、住民や事業者等に有効かつ安全な道路及びバス路線等が整備され、適切な管理、運用がなされているか。
- ⑤ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理において、適切な事業計画に基づき、合理的な投資計画及び収支計画の策定が行われ、社会資本の長寿命化や持続可能な運営に向けた検討がなされているか。
- ⑥ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理において、関連する事業、団体等と連携し、効率的な運用が行われているか。
- ⑦ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理の状況について、適宜に必要な情報が公開され、住民及び利用者に周知されているか。
- ⑧ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理が民間活用や住民との協働等の先進事例を取り入れ、効果的かつ効率的に行われているか。

(実施した監査手続)

- ① 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理が関係する法令や条例等に準拠して適切に行われているかについて、現地視察、資料の閲覧、管理者及び職員に対する質問、サンプル抽出による証憑突合を実施し、検討した。
- ② 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理を行う部署の組織体制が適切であるかについて、現地視察、資料の閲覧、管理者及び職員に対する質問を実施し、検討した。
- ③ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理において適切な内部統制が構築され、運用されているかについて、現地視察、資料の閲覧、管理者及び職員に対する質問、業務フローにおける証憑突合を実施し、検討した。
- ④ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理において住民や事業者等において有効な道路及びバス路線等が整備され、適切な管理、運用がなされているかについて、現地視察、資料の閲覧、管理者及び職員に対する質問を実施し、検討した。
- ⑤ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理において、適切な事業計画に基づき、合理的な投資計画及び収支計画の策定が行われ、社会資本の長寿命化や持続可能な運営に向けた検討がなされているかについて、資料の閲覧、管理者及び職員に対する質問、監査人によるデータ分析を実施し、検討した。
- ⑥ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理において関連する事業、団体等と連携し、効率的な管理が行われているかについて、資料の閲覧、管理者及び職員に対する質問を実施し、検討した。
- ⑦ 市の交通関連事業の事務の執行及び事業の管理の状況について適宜に必要な情報が公開され、住民及び利用者に周知されているかについて、資料の閲覧、管理者及び職員に対する質問を実施し、検討した。

(5) 監査報告書作成上の共通事項

監査報告書作成に際して、以下の事項を本文における共通事項として整理している。ただし、表についてはその限りではない。

① 監査の結果及び意見の区分

本報告書での指摘の取扱いは、監査の「結果」と「意見」に区分している。

監査の「結果」(地方自治法第 252 条の 37 第 5 項)とは、事務の執行における合規性(適法性と正当性)の観点から是正・改善を求めるものである。

監査の「意見」(地方自治法第 252 の 38 第 2 項)とは、監査の結果に基づいて必要があると認められるときに、合規性や経済性、効率性、有効性等の観点から市の組織及び運営の合理化に資するために述べる見解のことである。

② 金額及び比率の単位

- ・金額は原則として千円単位、千円未満は四捨五入。
- ・比率は原則として小数点以下一桁まで、小数点一桁未満四捨五入。

なお、入手した資料によっては表示単位未満を切り上げ、あるいは切り捨てて表記しているものもある。したがって、表中に金額の合計と内訳が一致しない場合がある。

6. 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、地方自治法第 252 条の 29 に規定する利害関係はない。

II 監査対象の概要

1. 交通政策に関する国の動向

(1) 交通政策基本法の概要

交通政策基本法は「交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的」（交通政策基本法第1条）に平成25年12月に施行された。

交通政策基本法が施行される平成25年度以前は、国土政策に関しては「国土形成計画法」と同法に基づく「国土形成計画」、交通関連の社会資本整備に関しては「社会資本整備重点計画法」と同法に基づく「社会資本整備重点計画」があった一方、交通政策に関する基本的な法律や計画は存在しておらず、交通政策の推進にあたっての基本理念を確立し、関係者の連携と役割分担の下に交通政策を総合的に推進していく体制を構築することが求められていた。

また、人口減少時代が到来し、国や地域の活力が低下するおそれがある中、交通政策の推進にあたって、地域においては諸機能が集約された拠点と地域住民を結ぶネットワークが整備されたコンパクトシティ・アンド・ネットワークの推進がより一層求められており、大都市圏では成長のエンジンとしての役割を果たせるよう国際競争力を強化するため、ゲートウェイ機能を強化するとともに、情報通信技術を活用したスマートシティ、高齢化社会にも対応したスマートウェルネスシティを実現することも求められている。

このような諸課題に対応するために、交通政策基本法が制定され、国及び地方公共団体並びに関係者の役割分担と合意の下で望ましい地域公共交通ネットワークを形成する新たな枠組みの構築について検討を進め、交通関連政策の充実を図っていくこととされている。

(2) 第1次交通政策基本計画の概要

交通政策基本法の施行を受けて、国は平成26年4月から交通政策審議会・社会資本整備審議会において交通政策基本計画策定に向けた審議を開始し、平成27年2月に第1次交通政策基本計画が閣議決定された。第1次交通政策基本計画は平成26年度から平成32年度（令和2年度）までを計画期間としており、交通政策基本法の規定に基づき、基本的な方針や施策の目標、国が総合的かつ計画的に行うべき施策等、計画の進捗状況を検証するための数値目標等について定めた。

(3) 第2次交通政策基本計画の概要

第1次交通政策基本計画は令和2年度までとされていたため、国は令和元年11月から交通政策審議会・社会資本整備審議会において第2次交通政策基本計画策定に向けた審議を開始し、令和3年5月に第2次交通政策基本計画が閣議決定された。第2次交通政策基本

計画は令和3年度から令和7年度までを計画期間としており、現在進行中の計画となる。

なお、第2次交通政策基本計画では第1次交通政策基本計画から引き続き数値目標が設定されており、その数は119個となる。図表1では、市町村の施策に関連する数値目標について監査人が抜粋して示した。

図表1 第2次交通政策基本計画の数値目標（抜粋）

No	指標名	初期値		目標値	
1	地域公共交通計画の策定件数	令和2年度	618件	令和6年度	1,200件
2	地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数	令和3年1月末	53件	令和6年度	200件
5	新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共団体の数	令和2年	197件	令和7年	700件
6	立地適正化計画を策定した市町村数	令和2年度	383市町村	令和6年度	600市町村
7	地域公共交通計画を立地適正化計画と連携して策定した市町村数	令和2年度	257市町村	令和6年度	400市町村
10	自転車ネットワークに関する計画が位置づけられた自転車活用推進計画を策定した市区町村数	令和2年度	89市区町村	令和7年度	400市区町村
11	滞在快適性等向上区域を設定した市町村数	令和2年	31市町村	令和7年度	100市町村
12	スマートシティに関し、技術の実装をした地方公共団体・地域団体数	令和2年度	実装地域数23	令和7年度	実装地域数100
13	スマートシティに取り組む地方公共団体及び民間企業・団体数（官民連携プラットフォームの会員・オブザーバ数）	令和元年度	477団体	令和7年度	1,000団体
16	特定路外駐車場のバリアフリー化率 ※1	平成30年度	約65%	令和7年度	約75%
17	特定道路におけるバリアフリー化率 ※2	平成30年度	約63%	令和7年度	約70%
19	主要な生活関連経路を構成する道路のうち、道路又は交通の状況に応じ、視覚障がい者の移動上の安全性を確保することが特に認められる部分に設置されている音響信号機及びエスコートゾーンの設置率 ※3、4	令和元年度	約49%	令和7年度	原則100%
21	移動等円滑化促進方針、移動等円滑化基本構想の作成地方公共団体数				
21①	① 移動等円滑化促進方針	令和2年6月	8団体	令和7年度	約350団体
21②	② 移動等円滑化基本構想	令和2年3月	304団体	令和7年度	約450団体
28	観光に関連する新たなモビリティサービスに係る取組が行われている地方公共団体の数	令和2年	136件	令和7年	500件
43	バス事業者等において、標準的なバス情報フォーマットでダイヤの情報が整備されている事業者数	令和2年	382件	令和7年	900件
62	緊急輸送道路の法面・盛土における対策必要箇所の整備率	令和元年度	約55%	令和7年度	約73%
63	緊急輸送道路における渡河部の橋梁や河川に隣接する構造物の洗掘・流出の対策必要箇所の整備率	令和元年度	0%	令和7年度	約28%
64	緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率	令和元年度	79%	令和7年度	84%
81	電柱倒壊のリスクがある市街地等の緊急輸送道路の無電柱化着手率	令和元年度	約38%	令和7年度	約52%
85	都市再生安全確保計画等の策定数とPDCAサイクルの実施数	令和元年度	100	令和5年度	150
99	地方公共団体が管理する道路の緊急又は早期に対策を講ずべき橋梁の修繕措置率	令和元年度	約34%	令和7年度	約73%

- ※1：駐車場法第2条第2項に規定する路外駐車場（道路附属物、公園施設、建築物又は建築物特定施設であるものを除く。）であって、自動車の駐車のために供する部分の面積が500㎡以上、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの。
- ※2：重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路等で国土交通大臣が指定する道路
- ※3：信号機に、歩行者用青信号の表示を開始したこと又は当該表示が継続していることを、音響により伝達することができる付加装置を設置したもの。
- ※4：横断歩道上であることを表示する道路標示であって、視覚障がい者が横断時に横断方向の手がかりとするための線状又は点状の突起が設けられたもの。

（出所：国土交通省ホームページを監査人が加工）

（4）改正地域交通法による地域交通ネットワーク再構築の推進

国は平成19年、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等を定めた「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（以下、「地域交通法」という。）を施行し、地域の主体的な取組によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進していたが、令和2年の地域交通法改正により、全ての地方自治体に地域公共交通計画作成の努力義務を課した。

令和5年7月末時点で策定された地域公共交通計画は873件で、地域公共交通計画と密接な関係を有する立地適正化計画を両方作成した自治体は386団体（立地適正化計画の作成団体は504団体）とのことである。

府内における作成状況は図表2のとおりである。市においては先行して後述の総合交通戦略を作成していたこともあり地域公共交通計画は作成されていないが、立地適正化計画は平成29年3月に作成され、令和5年3月に改訂されている。

図表2 大阪府内における地域公共交通計画策定状況（令和5年10月末現在）

大阪府（団体別）	
大阪市（なにわ筋、咲洲・夢洲）	<u>河内長野市</u>
岸和田市	<u>貝塚市</u>
<u>和泉市</u>	<u>寝屋川市</u>
<u>阪南市</u>	<u>八尾市</u>
<u>池田市</u>	<u>吹田市</u>
<u>箕面市</u>	<u>太子町</u>
能勢町	<u>富田林市</u>

※：下線ありは立地適正化計画作成済の団体

（出所：国土交通省ホームページを監査人が加工）

（5）総合交通戦略と地域公共交通計画、立地適正化計画の連携

地域公共交通計画の作成については、地域交通法改正により努力義務化されたが、交通環境の目まぐるしい変化に応じて、「地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業とまちづくりが連携し

た総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を目的」(国土交通省都市・地域整備局長「都市・地域総合交通戦略要綱」平成 21 年 3 月 16 日) に作成が推進されているのが総合交通戦略である。

地域公共交通計画が地域内の公共交通機関の運行計画や整備計画を策定することによって地域住民の交通手段の確保や利便性の向上を図ることを目的としている一方、総合交通戦略は、徒歩、自転車、自動車、公共交通の適正な分担を図り、都市・地域の魅力ある将来像と安全で円滑な交通を実現するため、関係者が一丸となって必要な施策を総合的・一体的に行うものである。

なお、都市・地域総合交通戦略の策定都市は全国で 127 地区であり、大阪府内における令和 5 年 3 月時点における都市・地域総合交通戦略の策定都市は図表 3 のとおりである。市は平成 28 年 3 月に府内では 3 番目と比較的早い時期に策定している。

図表 3 大阪府内における都市・総合交通戦略策定状況

大阪府 (都市別)	
堺市	<u>茨木市</u>
箕面市	高槻市
枚方市	<u>岸和田市</u>
東大阪市	門真市
泉大津市	

※：下線ありは策定後更新を行っている都市

(出所：国土交通省ホームページを基に監査人が作成)

2. 国の交通関連事業の現状

(1) 道路種別と道路の現状

対象となるものは市が整備・管理を行う市道が中心となる。

なお、道路法で定める道路の種類と定義、道路管理者、費用負担は図表 4 のとおりである。

図表 4 道路法で定める道路

道路の種類		定義	道路管理者	費用負担
高速自動車国道		全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡する道路その他の利害に特に重大な関係を有する道路 【高速自動車国道法第 4 条】	国土交通大臣	高速道路会社 (国、都道府県 (政令市))
一般国道	直轄国道 (指定区間)	高速自動車国道とあわせて全国的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第 5 条】	国土交通大臣	国 都道府県 (政令市)
	補助国道 (指定区間外)		都道府県 (政令市)	国 都道府県 (政令市)
都道府県道		地方的な幹線道路網を構成し、かつ一定の法定要件に該当する道路 【道路法第 7 条】	都道府県 (政令市)	都道府県 (政令市)
市町村道		市町村の区域内に存する道路 【道路法第 8 条】	市町村	市町村

※：高速道路機構及び高速道路株式会社が事業主体となる高速自動車国道については、料金収入により建設・管理等がなされる

※：高速自動車国道の（ ）書きについては新直轄方式により整備する区間

※：補助国道、都道府県道、主要地方道及び市町村道について、国は必要がある場合には道路管理者に補助することができる

(出所：国土交通省「道路行政の簡単解説」)

(2) 公営バス事業の現状

公営バス事業は大正 13 年、当時の東京市が関東大震災によって被害を受けた路面電車を復旧するまでの間、応急措置として開業したことに始まり、昭和 55 年には全国で 58 事業まで拡大した。その後、平成 14 年には道路運送法が改正され、事業への参入・退出等の規制が緩和されたことにより、民間譲渡や廃止が行われ、令和 3 年 3 月末現在、23 事業まで減少している。

なお、公営バス実施団体 23 団体は図表 5 のとおりである。

図表 5 公営バス実施団体一覧

区分	経営団体	団体数
都県	東京都、長崎県	2
政令市 ※1	仙台市、横浜市、川崎市、名古屋市、京都市、神戸市、北九州市	7
市	青森県 青森市、八戸市 山梨県 南アルプス市 長野県 伊那市 大阪府 高槻市 兵庫県 伊丹市 島根県 松江市 山口県 宇部市 徳島県 徳島市 佐賀県 佐賀市 鹿児島県 鹿児島市 ※2	11
町村	東京都 三宅村、八丈町	2
企業団	鹿児島県 沖永良部バス企業団	1
合計		23

※1：大阪市は、平成 30 年 4 月 1 日に民営化され、大阪シティバスに移行。

※2：鹿児島市は 39 路線のうち、鹿児島交通と南国交通に 10 路線ずつ計 20 路線を移譲した。移譲日は令和 2 年 4 月 1 日（一部令和 3 年 4 月 1 日）。

（出所：総務省「公営交通事業について」）

総務省「公営交通事業について」によると、令和 3 年 3 月 31 日時点で、バス事業全体の年間輸送人員に占める公営企業の割合は 20.1%とのことである。また、経常損益が黒字のバス事業は 5 事業であり、残る 18 事業は赤字、営業損益においてはすべての事業が赤字とのことである。

公営バス事業全体の営業損益、経常損益、純損益等の平成 28 年度から令和 2 年度までの推移は図表 6 のとおりである。

図表 6 公営バス事業の経営状況

(単位：百万円、%)

項目 \ 年度	H28	H29	H30	R1 (A)	R2 (B)	<u>(B)-(A)</u> (A)
営業収益	155,754	159,036	147,869	145,704	113,455	△22.1
営業費用	165,340	169,258	158,637	162,133	159,008	△1.9
営業損益	△9,586	△10,222	△10,768	△16,429	△45,554	177.3
営業外収益	17,113	17,297	16,225	15,536	21,068	35.6
営業外費用	1,683	1,520	1,580	1,597	1,648	3.2
経常損益	5,844	5,555	3,878	△2,490	△26,133	949.5
純利益	12,488	38,759	5,404	△2,252	△26,283	1067.1
総収支比率	107.5	121.5	103.4	98.6	83.7	-

(出所：総務省「公営交通事業について」)

3. 市における交通関連事業の状況

(1) 道路整備の状況

国や地方公共団体の行う道路整備においては、良好な市街地環境を整備する都市計画と一体となって整備することが求められ、都市計画法に基づく認可又は承認を経て、都市計画事業として実施される。

市内には 39 路線の都市計画道路の計画があり、計画延長は 87,894m、整備済延長は 59,360m となっており、整備率は 67.5% となっている（新名神自動車道を除いた整備率は 70.5%）。

なお、過去 10 年間の都市計画道路の整備状況は図表 7 のとおりである。

図表 7 過去 10 年間の都市計画道路の整備年報

年	主な道路の供用
平成 24 (2012) 年	(都) 古曽部白梅線の供用開始 (W=13m、L=390m)
平成 28 (2016) 年	(都) 古曽部天神線の供用開始 (W=18m、L=200m)
平成 29 (2017) 年	(都) 南平台日吉台線の供用開始 (W=22m、L=1,120m)
平成 31 (2019) 年	(都) 高槻駅緑町線 (一部区間) の供用開始 (W=15m、L=410m)
令和 3 (2021) 年	(都) 高槻駅緑町線の供用開始 (W=15~18m、L=800m)
	(都) 富田芝生線の供用開始 (W=18m、L=335m)

(出所：市作成資料)

(2) 市営バス事業の沿革

市営バス事業は昭和 29 年 2 月、事業を開始した。事業開始時の車両数は 13 両、職員数は 36 名で 7 路線 73 営業キロを運行した。令和 6 年 2 月で開業 70 周年を迎えており、令和 5 年 4 月現在の車両数は 166 両、職員数は 291 名で 24 路線 127 営業キロを運行している。

主な沿革は図表 8 のとおりである。

図表 8 市営バス事業の沿革

年月	内容
昭和 29 (1954) 年 2 月	事業開始 (乗合・貸切)
昭和 44 (1969) 年 5 月	ワンマンバスの運行開始
昭和 46 (1971) 年 4 月	緑が丘車庫新設、緑が丘営業所設置
昭和 49 (1974) 年 11 月	桃園車庫を廃止し、芝生車庫新設 (営業所、整備部門移転)
昭和 54 (1977) 年 11 月	国鉄高槻南口新ターミナル供用開始
平成 5 (1993) 年 10 月	阪急高槻駅新ターミナル供用開始 (駅前乗り入れ再開)
平成 16 (2004) 年 8 月	J R 高槻駅北新ターミナル供用開始 (西ターミナルと統合)
平成 20 (2008) 年 4 月	I C カードシステム運用開始 (P i T a P a、I C O C A、市 I C 定期券)
平成 23 (2011) 年 3 月	ドライブレコーダー導入
平成 27 (2015) 年 4 月	交通系 I C カード全国相互利用開始
平成 31 (2019) 年 2 月	開業 65 周年
令和 6 (2024) 年 2 月	開業 70 周年

(出所：市「高槻市営バス経営戦略」を監査人が一部加筆)

Ⅲ 監査の結果及び意見 (総論)

1. 交通関連事業全体に対する意見

(1) 意見

0-① 総合交通戦略と地域公共交通計画策定の一体的な策定に向けた対応について

市は交通関連事業を推し進めていくための総合的な方針として、平成 28 年に「高槻市総合交通戦略」(以下、「市総合交通戦略」という。)を策定し公表しているが、その計画期間は令和 7 年度までとされている。また、地域公共交通計画の策定が地域交通法において努力義務化されたことから、市は総合交通戦略と地域公共交通計画の一体的な策定に向けて、学識経験者や交通事業者、一般市民等からなる高槻市地域公共交通協議会を立ち上げ、検討を始めているという。

総合交通戦略は公共交通を包含し、総合的な交通施策について示した計画であるのに対し、地域公共交通計画は公共交通に特化した計画である点に違いはあるものの、ともに市の交通施策の基盤となる計画であり、関西の交通の要所にある市の交通利便性を高め、よ

り都市の魅力を高めていくには、これらの戦略や計画が適切に更新・策定され、市の関連部署が民間業者や住民と一体となって、目標達成に向けた取組を行うことが鍵となる。

既に市総合交通戦略は策定から 8 年を経過し、現行の戦略における施策の執行状況を監査したが、監査により見えてきた課題について、現在、検討を進めている地域公共交通計画との一体的な策定にあたって市が取り組むべき対応等、以下の 3 点について提言したい。

- (i) 交通環境の著しい変化に応じた適切な時期における改定の実施
- (ii) 施策評価とモニタリング指標の連繫
- (iii) 交通関連部署が一体となった交通施策の推進

0-② 新交通に関する積極的な研究の実施と E B P M の活用について

電動バスや E V（電気自動車）、A I（人工知能）による自動運転の実用化、電動キックボードの規制緩和等従来の交通施策は大きな変革を求められている。また、少子高齢化により公共交通の利用者においてはその必要性が増す一方、運転手等の交通機関の担い手が減少することが予測されており、多様な交通機関の活用とコンパクトなまちづくりがより重要となっている。

自動運転等の先進技術の活用に関して、市は令和 2 年にコンサルティング会社との共同研究に係る連携協定を締結し、定期的に開催している研究会を通じ、その動向を注視しており、今後は、技術進歩等の状況に応じ、次期計画への位置づけについて検討することである。市はこの研究成果より「自動運転技術の社会実装においては、技術開発レベルや法整備等の課題があり、(安全運転に係る監視、対象主体がシステムとなる) レベル 4 (高度運転自動化) 以上の適用が難しい」と判断し、令和 4 年度からは市営バスを運営する交通部と新たな研究に関する覚書を締結している。

交通に関する技術は近年、目まぐるしく変化、向上しており、市は引き続き新交通に関する研究を続けていくとともに、市営バスによって収集したプローブデータを活用することにより、総合交通戦略と地域公共交通計画の一体的な策定においても E B P M（客観的なデータ等に基づいた政策立案）の手法を取り入れ、より合理的かつ透明性の高い計画にすることが望まれる。

0-③ 各交通施策に対する適切かつ公平な資源配分について

市内では市営バスのほか、民間事業者が 2 社運行しているが、経済効率性のみを判断基準に路線の改廃を進めていくことは公共の福祉に資するものではなく、バス以外の交通手段を持たない市民のために一定の路線を確保することなどは全体の交通施策において課題の 1 つと考える。この課題に対して参考となりえるのが、E U（欧州連合）における P S O（公共サービス義務）という考え方である。P S O とは公共交通のうち商業的目的では提供されないサービスについて、提供を確保するために国や地方自治体が設定する義務の

ことをいう。

市においては、令和4年度に約4億円の他会計補助金を市営バスに拠出しており、この中には高槻市生活交道路線維持事業補助金も含まれている。この補助金は、PSOの考え方に近い発想からできたものと考えられ、市民のために一定の路線を確保するための施策の1つであると思われるが、今後についても、市として確保すべきバス路線について、市営バスのみならず、民間事業者が運営する路線も含めて住民の移動手手段の確保に向けた検討が必要であるとする。

一方、バス事業は公営企業化され、市からの補助も他会計補助金として明確に示されているが、駐車場や自転車駐車場は一般会計において運営されており、一般会計の負担の状況が明確ではない。駐車場事業や自転車駐車場事業においては公営企業化している自治体もあるが、独立採算によらず、一般会計による運営であっても、多種多様な交通利用者における市の負担や利用者の自己負担の状況などを適切に把握し運営する必要がある。

2. その他の監査結果及び意見

(1) その他の結果及び意見の一覧

その他の監査の結果及び意見の一覧は、図表9のとおりである。結果が5項目、意見が31項目あり、合計36項目である。前項で記載した意見3項目を合わせると合計39項目である。

なお、表中の右側にある「頁」は、詳細版における各項目の記載箇所である。

図表9 その他の監査の結果及び意見の一覧

項目	No	監査の結果及び意見（下段はその概要）		頁
全体意見	0-④	交通関連事業に關与する労働者の保護と労働規制に關する対応について	意見	41
		<p>時間外労働の上限規制等を定める働き方改革関連法が平成31年4月から施行されたが、道路建設を担う建設労働者やバス事業を担うバス運転手については時間外労働の上限規制等の適用が猶予されていた。令和6年4月からの適用後にはさらなる人手不足が生じる可能性が高い。</p> <p>道路建設における工期の遅れやバス事業の継続的な運営に支障が出ないように適切な指導や工期・運行管理を行うとともに、時間外労働の上限規制を順守し、これら交通施策を担う労働者の労働環境向上に向けた取組に一層努力されたい。</p>		
	1-①	高槻市総合交通戦略における個別事業の進捗確認について	意見	57
		市総合交通戦略では交通施策の進捗状況を年1回、市総合交通戦略に関する		

項目	No	監査の結果及び意見（下段はその概要）	頁
都市創造部 都市づくり 推進課		<p>推進会議で確認している。しかし、大阪府警が事業の推進主体となっている事業について、進捗確認の資料に「実施なし」と記載されているものがあった。市では「事業として挙げているが、地域の実情に応じて対応している」としているが、「実施なし（地域の実情に応じて適宜検討）」と補足するなど、市総合交通戦略の進捗管理に事業の趣旨や方向性ができる限り正確に伝わるよう、反映していくことが望まれる。</p>	
	1-②	高槻市総合交通戦略におけるモニタリング指標について	意見 58
		<p>市総合交通戦略ではモニタリング指標を設けており、効果や達成状況を年度ごとに、市総合交通戦略に関する推進会議で確認している。令和4年度のモニタリング指標において、市民アンケート調査を利用する指標があったが、質問項目の変更があったため、時系列で比較可能なデータが取得できていない。</p> <p>今後、モニタリング指標の確認においては、庁内関係課を綿密な調整を行うとともに、総合交通戦略の見直しにおいては、時系列で比較可能なデータが収集できるようなモニタリング指標を設計することが望まれる。</p>	
	1-③	高槻市総合交通戦略におけるモニタリング指標確認結果の公表について	意見 59
		<p>市総合交通戦略では、モニタリング指標の確認結果をインターネットの市ホームページで公表しているが、令和4年度の公開は年度開始から4か月半が経過している。市総合交通戦略では、市民にも施策への理解・協力・参画の形で主体的に関わることが求められていることを鑑みると、今後は年度開始後、できるだけ早い段階にモニタリング指標の確認結果の公表が望まれる。</p>	
	1-④	JR高槻駅北東地区関連事業の検査結果の通知と記録について	意見 59
		<p>JR高槻駅北東地区関連事業では、月末ごとに業務完了届を業務委託契約の受注者より受理後、検査を行い、受注者に対する検査結果の通知は口頭によるもので特段の記録を残していないとのことであった。将来的に本業務委託契約に関して遡及して調査が必要になった場合や他市等の事例を踏まえると、事業の規模に応じて通知日や通知の相手先などの記録を残すことも参考に検討されたい。</p>	
1-⑤	公共交通事業者特別応援金給付事業の周知について	意見 59	
	<p>公共交通事業者特別応援金給付事業では、介護タクシー事業者からの申請率が低い実績となっている。今後、同様の制度を創設する場合は、関係団体や事業者へのヒアリングなどによる検証を行った上で、あらゆる手段を活用し周知を検討されたい。</p>		

項目	No	監査の結果及び意見（下段はその概要）		頁
	1-⑥	公共交通事業者特別応援金給付事業の申請内容の確認について	意見	60
	<p>公共交通事業者特別応援金給付事業では、市指定の申請用紙にバス事業又はタクシー事業の許可を証する資料の写し、および対象車両数が確認できる書類などを添付して申請をすることになっているが、審査の際に、実地確認は特にしていないということであった。国や他自治体の給付金等において、虚偽の申請による不正受給の事例が複数あることを踏まえると、不正受給防止の観点から、申請書類だけで判断するのではなく、運輸局への問い合わせや実地検査など、事業の規模等必要に応じて申請書類とは異なる手法も組み合わせて確認されたい。</p>			
	2-①	市立自転車駐車場における放置物等の取扱いについて	結果	80
	<p>市立高槻駅北第2自転車駐車場において放置されていると見受けられるビニール傘が散見された。他の自転車駐車場では長期間放置されている傘は一定期間保管後処分しているとのことであるが、放置物の取扱いに関する統一した基準は設けられていない。</p> <p>市は、張り紙等により利用者に注意喚起するとともに、長期間放置されている傘は一定期間経過後、移動及び処分する等自転車駐車場における放置物等の取扱いに関する統一した基準を設けられたい。</p>			
	2-②	市立高槻駅北地下自転車駐車場で使用する現金在高表の書式について	意見	81
都市創造部 管理課	<p>監査人が高槻駅北地下自転車駐車場の現金在高表を閲覧したところ、金種別に枚数を記入する欄が記載されていなかった。現金在高を確かめる際には、現金を貨幣と紙幣に分け金種別に枚数をカウントして合計金額を計算する必要がある。当該自転車駐車場においても他の自転車駐車場で使用している金種別の記入欄がある現金在高表を用いるべきである。</p>			
	2-③	市立自転車駐車場使用料の原価算定における減価償却費について	意見	81
	<p>市立自転車駐車場の使用料は「施設使用料の見直しに関する指針」に基づき原価計算を行っているが、大規模修繕等の資本的支出から生じる減価償却費は原価計算の範囲に含めておらず、将来の建替えのための建設資金相当額についても考慮されていないとのことであった。</p> <p>市立自転車駐車場の使用料収入で将来の当該建設資金を確保することが難しくなる可能性があるため、次回の使用料改定時には、大規模修繕や建替え時に必要とされる建設資金相当額も考慮して原価計算を行い、将来の資金不足を招</p>			

項目	No	監査の結果及び意見（下段はその概要）	頁
都市創造部 管理課		かないように留意されたい。	
	2-④	市立自転車駐車場の大規模修繕や建替えのための資金の確保について	意見 81
		<p>市立自転車駐車場は、市内の鉄道駅を中心に 8 か所あり、その周囲には民間の駐輪場が増加傾向にあるものの、定期利用が可能かつ屋根付きである市立自転車駐車場のニーズは今後も引き続き高いことが予想される。しかし、竣工から 40 年以上経過したものもあり、近いうちに大規模修繕や建替えが必要となることが予測される。</p> <p>公共施設の大規模修繕や建替えに必要な資金については、公共施設等総合管理基金において確保されているとのことだが、市の自転車人口や自転車駐車場利用者の多さを踏まえると、市立自転車駐車場の大規模修繕や建替えに備えて一定の資金を確保しておくことが望まれる。</p>	
	2-⑤	自転車に関する事業を交通政策の一環として取扱うことについて	意見 82
		<p>交通政策は自動車、自転車、市バス、鉄道、その他を一体として交通手段ととらえ、道路や規制当局等との関係を包括的に捉えて、市全体の交通政策を推進していくことが求められるが、多くの交通政策を都市づくり推進課が所管している中で、自転車に関する事業は管理課の所管となっている。今後は、自転車に関する事業も市総合交通戦略等に含めて、包括的に交通施策を推進されたい。</p>	
	2-⑥	自転車まちづくり向上計画等の改訂内容とその経緯が分かる改訂版の記載について	意見 82
		<p>監査人が自転車まちづくり向上計画等を閲覧したところ、改訂前の計画目標とその実績の比較結果、追加した事業と終了した事業が一目では分からない記載であった。市政を市民に分かりやすく伝え、事業の変更の理由を伝えるためにも、改訂前の計画目標とその実績の比較結果や、追加した事業と終了した事業を一覧で明記することが求められる。</p>	
	3-①	委託業務における再委託の承認手続について	結果 100
		<p>市道の維持・補修事業のうち、府から委託を受けた市道に近接する河川維持業務について、市から委託を受けた受託者は、市の書面による承諾を得た場合は、受託者は業務を再委託することが可能であるとされている。</p> <p>令和 4 年度の委託契約のうち確認した 3 件の契約については、受託者から再委託に関する申請書が市に提出されているが、市による再委託の承諾を確認できる書面は確認することができなかった。なお、交差点改良事業において実施</p>	

項目	No	監査の結果及び意見（下段はその概要）	頁
都市創造部 道路課		された 1 件の業務についても同様に書面を確認することができなかった。再委託の承認手続において書類に不備がないよう留意されたい。	
	3-②	中小路津之江線ほか樹木伐採委託業務の完了結果報告書 における記載誤りについて	結果 100
		交差点改良事業において、令和 4 年度は中小路津之江線ほかにおける樹木伐採を委託契約により実施した。この委託業務の完了検査結果報告書を閲覧したところ、履行期間の記載が『令和 5 年 11 月 28 日～令和 5 年 3 月 31 日』となっていた。『令和 4 年 11 月 28 日から令和 5 年 3 月 31 日』の誤りである。履行確認の関係書類であり、記載誤りがないよう、注意すべきである。	
	3-③	各種長寿命化計画の公表について	意見 100
		高槻市公共施設等総合管理計画と個別施設ごとの具体の対応方針としての個別施設計画が一体となって公共施設等の最適化のために機能することが想定されているが、市のホームページには個別施設計画が掲載されていない。周辺自治体においても個別施設計画をホームページに公表されている自治体が少なくないことから、市においても、高槻市橋梁長寿命化修繕計画等の個別施設計画をホームページに掲載することを検討されたい。	
	3-④	高槻市橋梁長寿命化修繕計画の記載内容の充実について	意見 101
		高槻市橋梁長寿命化修繕計画において、通常保全型の橋梁についての詳細な状況について記載されておらず、ライフサイクルコストの低減額についても通常保全型の橋梁に係る維持管理費は含まれていないとのことであった。今後、同計画をホームページに掲載するのであれば、コストの対象となる橋梁の関連性や、多数を占める通常保全型の橋梁の状況やコストに関する情報についても分かりやすく説明する必要があると考える。	
	3-⑤	舗装個別施設計画の記載内容の見直しについて	意見 102
	高槻市道路施設長寿命化計画と舗装個別施設計画における道路の分類について、両計画における分類がどのように対応するのか明確な記載がない。また、舗装個別施設計画では路線ごとに対応時期を示しているが、道路課によると、舗装の工法によっては、路線ごとに管理するよりも地点ごとに管理の方が実態に即しているものもあるため、路線別の管理はしていないものもあるとのことであった。 両計画との関連性や対策内容と実施時期についての課題を解消した上で、新たな計画を策定することが求められる。		
3-⑥	郵便入札適用案件の拡大について	意見 104	
	道路課は、入札参加者が参集し入札書を入札箱に投入する従来の形式による		

項目	No	監査の結果及び意見（下段はその概要）	頁
都市創造部 道路課		入札を行っており、システム上の制約のため、電子入札を実施することは困難とのことであるが、令和5年度から一部の入札案件につき郵便入札を試行的に実施しているとのことである。郵便入札は、立会いなどに要する時間やコストの負担を軽減でき、入札制度の透明性を確保できるメリットがあるとされる。課題を整理した上で、郵便入札の対象案件を拡大することを検討されたい。	
	3-⑦	予定価格及び最低制限価格の事前公表について	意見 104
		市では、契約検査課が発注する建設工事については、平成30年度以降、予定価格5,000万円以上の案件は予定価格を事後公表とし、また、令和5年度以降、原則全ての案件で最低制限価格を事後公表とすることに変更している。一方、監査の対象とした道路課が発注する委託業務については、従前のおり、最低制限価格を事前公表としているが、特に弊害が認められないようであれば、事後公表の対象を建設工事以外に拡大することについて検討されたい。	
	3-⑧	設計図書への再委託を禁止する部分等の明記について	意見 105
		<p>市の土木設計業務等委託契約書（標準書式）では、第7条「一括再委託等の禁止」において、発注者が設計図書において指定した「主たる部分」及び「主たる部分以外で再委託を禁止する部分」については、再委託できない旨が記載されている。</p> <p>また、受注者が上記以外の業務の一部を第三者に再委託させようとするときは、発注者の承諾を得なければならないが、発注者が設計図書において指定した「軽微な部分」を再委託させるときは、この限りではない旨が記載されている。これについて、契約書を確認したところ、設計図書の一部において、指定すべき「主たる部分」、「主たる部分以外で再委託を禁止する部分」及び「軽微な部分」が明記されていないものがあった。</p> <p>契約書において設計図書において指定するとされている部分に該当する項目がないため、設計図書に記載していないと考えることも可能であるが、少なくとも、業務の内容に応じて「主たる部分」に当たる業務が何なのかは、あらかじめ指定しておくべきであると考えます。</p>	
	3-⑨	制限付一般競争入札における次順位者の確定の必要性について	意見 105
		道路課において行われる制限付一般競争入札においては、入札前に参加資格の審査を行い、参加資格の通知を受けた事業者が入札に参加しており、入札要綱には落札者の決定について「落札候補者について改めて参加資格の確認を行い、適格者を落札者とする。ただし、確認の結果不適格の場合、改めて次順位者を落札候補者とする。」と規定されている。	

項目	No	監査の結果及び意見（下段はその概要）	頁
都市創造部 道路課		<p>これは、落札候補者が改札後に参加資格を満たしていない場合に、次順位者を決定しておく必要があるためであるが、確認した業務委託契約について、落札候補者のみを確定し、次順位者を確定していないものがあった。</p> <p>落札候補者が不適格となる可能性が全くなかったといえないのであれば、次順位者を決定しておく必要があったと考えられる。</p>	
	3-⑩	道路整備における費用便益分析の活用について	意見 106
		<p>費用便益分析とは、道路整備が行われる場合と、行われない場合のそれぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と、便益の増分を比較するものである。</p> <p>市は、市道の特性上、基本的に費用便益分析を実施していなかったとのことであるが、令和4年度に実施した業務において費用便益分析を行っている。本業務における検討結果は、一義的には道路構造の選択に係る意思決定に活用されるものと考えられるが、集客施設を整備する場合には、その整備後の事後評価への活用の可能性についても検討することが望まれる。</p>	
	3-⑪	高槻市市内一円街路樹管理業務における契約単価の適用について	意見 107
		<p>高槻市市内一円街路樹管理業務において、高木剪定の単価は市場単価土木コスト情報を参考にしているとのことであるが、令和4年11月分と令和5年1月分の委託料について、いずれも夏季の単価が適用されている。市は、現場で1本ずつ木の選別を行い発注しているとのことであるが、夏季剪定と冬季剪定の基準を明確にし、発注や履行確認などの手順を合理化することを検討されたい。</p>	
	4-①	取得価額が計上基準額未満の工具器具備品の固定資産計上について	結果 134
		<p>工具器具備品の固定資産計上について、高槻市自動車運送事業会計規程では、耐用年数が1年以上かつ取得価額10万円以上のものに限るとされているが、取得価額が10万円未満の工具器具備品が固定資産計上されているもの等が発見された。</p> <p>今後は、会計規程の定めに従い、耐用年数が1年以上かつ取得価額10万円以上のものに限り固定資産計上する必要がある。</p>	
	4-②	高槻市生活交通路線維持事業補助金の算定について	結果 135
		<p>高槻市生活交通路線維持事業補助金の算定について、市の1人1月当たり給与額の算定の基礎となる対象給与額は、給料及び手当（賞与含む）となっているが、この対象給与額には、賞与引当金繰入額が含まれていない。</p> <p>このため、市の1人1月当たり給与額は他社局での算出と比較すると過少に</p>	

項目	No	監査の結果及び意見（下段はその概要）	頁
交通部 総務企画課 運輸課		算定されており、結果として補助金額が過大となっている。適切に「人件費を前年度の京阪神ブロック民間バス事業者平均給与に置き換えて算出」するため、賞与引当金繰入額を含めて1人1月当たり給与額を算定すべきである。	
	4-③	退職給付引当金の必要に応じた試算について	意見 136
		地方公営企業会計における退職給付引当金の算定については、過去に所属した職員及び現在所属している職員の期末要支給額を適切に期間按分することに行うことが原則であり、「人員構成等に大きな違いがない場合は、（中略）現在所属している職員の、一般会計負担分を控除する前の期末要支給額を採用することも可能」であるが、人員構成等に大きな違いがないことについての合理性の検証はされていなかった。原則的な方法で期末要支給額を算定したところ、現状の算定方法における期末要支給額との差異に重要性は低いと考えられるが、必要に応じて試算し、退職給付引当金計上額の妥当性を継続的に検討することが望まれる。	
	4-④	年度末に実施している固定資産実査の明文化について	意見 137
		固定資産の管理について、市営バス事業では令和2年度以降、毎年度末に車両を除く固定資産の実査を実施しているものの、定期的な実施についての会計規程等による明文化された定めはない。固定資産の使用状況、保全状況を把握し、適正に管理し続けるため、毎年度の固定資産実査の実施についても会計規程等において明文化することが望まれる。	
	4-⑤	赤字路線の収支改善について	意見 137
		市営バス事業では20路線が赤字路線であり、事業全体としても、経常損益については平成30年度以降毎年度赤字が続いている。赤字路線の収益性を早期に、効率的に改善することで、市営バス事業全体の経営状況を改善し、受益者負担に基づく独立採算を可能な限り実現するため、特に収益性の悪い路線の収支改善策の検討を山間3路線の検討状況に応じて優先的に実施するなど、客観的合理性のある優先順位付けを行う等赤字路線の収益性の改善をより一層計画的に推進することが望まれる。	
4-⑥	運賃体系の見直しの検討について	意見 139	
	一部の路線では均一料金とされいながら、路線が対キロ区間制運賃導入対象路線の乗車距離となっており、路線別利用者間の公平性を欠いている可能性がある。その結果として路線の赤字額が大きくなっており、民間並みの人件費を適用してもなお赤字となる額の全額が、一般会計より補助金が交付されていることから、受益者負担の原則も阻害している可能性がある。 特に乗客一人当たり乗車キロが長い路線については、対キロ区間制運賃の導		

項目	No	監査の結果及び意見（下段はその概要）	頁
交通部 総務企画課 運輸課		入など運賃体系の見直しの必要性について検討することが望まれる。	
	4-⑦	職員（運転手）待遇の継続的な検討について	意見 140
		<p>バス業界全体として運転手の成り手が不足しており、運転手の賃金の適正化や長時間労働の是正等によりバス業界の魅力を高め、必要な運転手を確保していく必要がある状況にある。事業継続のために、人的資源である運転手を確保しつつ経営状況の改善が求められる厳しい経営環境下において、職員（運転手）の待遇は非常に重要な経営課題となっている。</p> <p>これまでも雇用形態や年齢といった点からの運転手構成の見直しといった取組を実施しているとのことであるが、経営状況の改善と合わせて、必要な人的資源を確保し、事業の安定的経営を実現するため、今後も継続的に職員（運転手）の労働環境を含めた待遇を検討する取組を推進することが望まれる。</p>	
	4-⑧	今後の車両更新に向けた積立金について	意見 141
		<p>市営バス事業では、会計上の償却期間と実際の使用可能年数が大幅に乖離しているため、経営上、毎年度の損益管理だけでなく、更新投資を見据えた資金残高管理の視点が重要となる。この点、現状多額の現金預金や投資有価証券を保有していること等から、現在は建設改良積立金の積立てはしていないが、物価高騰等の局面においては現状の性能と同等の車両に取り換えるとしても資金が不足する可能性がある。したがって、更新費用を確保するための積立ても今後検討されたい。</p>	
	4-⑨	高槻市営バス経営戦略の適宜更新について	意見 141
		<p>高槻市営バス経営戦略（以下、「市営バス経営戦略」という。）の財政計画について、毎年度の決算が確定した後に、計画値と決算並びに次期予算額との比較分析や決算実績値を財政計画に反映する形での更新は実施しているものの、決算状況を踏まえたうえでの将来収支試算の前提条件の更新は実施していない。</p> <p>現状、人件費や燃料費、電力費の高騰といった変動要因が生じていることを踏まえると、5年に1度の見直しでは、計画自体が経営実態と大きく乖離してしまうおそれがある。財政計画が経営実態と大きく乖離しないようにするため、毎年度の決算が確定した時点等において、適時に将来収支試算の収支均衡を図るための検討も実施することが望まれる。</p>	
4-⑩	高槻市営バス経営戦略における経営指標の見直しについて	意見 142	
	<p>市営バス経営戦略の経営指標について、課題抽出や目標設定において必ずしも適していないものがあると考えられる。経営指標は目標値として設定するこ</p>		

項目	No	監査の結果及び意見（下段はその概要）	頁
交通部 総務企画課 運輸課		とで、目標達成に向けた組織のパフォーマンスの動向を把握するという目的があるため、今後、経営戦略を見直す際には、「効率的な経営・収支の改善」について限定的ではなく全体的なパフォーマンスを把握できる指標、例えば、「経常収支比率」を設定するなど、経営課題抽出に適した経営指標を選択することが望まれる。	
	4-⑪	指名競争入札における5者以上の指名について	意見 143
		市営バス事業における令和4年度の委託契約について確認したところ、入札参加者の指名が5者を下回る状況となっていたものがあつた。高槻市自動車運送事業契約規程第11条において、指名競争入札の入札参加者の指名をなるべく5者以上と設定されたのは、指名競争入札に係る競争性や公平性の確保を意図して定められたものと考えられることから、今後も5者を下回る状況が続くようであれば、指名競争入札に限定せずに、一般競争入札や随意契約（プロポーザル方式を含む。）等、契約方法のありかたを幅広く検討されたい。	
	4-⑫	車両点検整備等における受託事業者の確保について	意見 143
		車両点検整備及び整備管理者補助業務委託については、全国的に整備士の数が減少してきており、本事業の車両整備業務を受託できる業者が限られてきている状況にある。市営バス事業において自前で整備士を育成、確保することは現実的ではなく、持続的・安定的に市営バス事業を行うためには、本業務に係る委託事業者を持続的に確保することが重要である。 次回の契約先選定にあたっては、業務の特殊性や状況の変化に柔軟に対応するために、随意契約（プロポーザル方式を含む。）等も含めた契約方法の多様化を図ることが望まれる。	

以上