

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)

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	6
	（3）第2次交通政策基本計画の概要	7
	（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	9
	（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	11
2.	国の交通関連事業の現状	16
	（1）道路種別と道路の現状	16
	（2）公営バス事業の現状	19
3.	市における交通関連事業の状況	22
	（1）道路整備の状況	22
	（2）市営バス事業の沿革	25
	（3）高槻市総合交通戦略の概要	26
III	監査の結果及び意見（総論）	31
1.	交通関連事業全体に対する意見	31
	（1）意見	31
2.	監査結果及び意見のまとめ	43
	（1）結果及び意見の一覧	43
IV	監査の結果及び意見（各論）	46
1.	都市創造部都市づくり推進課	46
	（1）総論	46
	（2）実施手続	57

(3) 結果及び意見.....	57
2. 都市創造部管理課.....	61
(1) 総論	61
(2) 実施手続	79
(3) 結果及び意見.....	80
3. 都市創造部道路課.....	85
(1) 総論	85
(2) 実施手続	99
(3) 結果及び意見.....	100
4. 交通部（総務企画課・運輸課）	109
(1) 総論	109
(2) 実施手続	133
(3) 結果及び意見.....	134

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・プラス・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。

交通政策基本法では、国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという認識の下に、「豊かな国民生活の実現」、「国際競争力の強化」、「地域の活力の向上」、「大規模災害への対応」など、政府が推進する交通に関する施策についての基本理念を定めており、これらの基本理念の実現に向けて、以下のような基本施策を定めている。

- ・まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの維持・発展を通じた地域の活性化
- ・国際的な人流・物流・観光の拡大を通じた我が国の国際競争力の強化
- ・交通に関する防災・減災対策や多重性・代替性の向上による巨大災害への備え
- ・少子高齢化の進展を踏まえたバリアフリー化をはじめとする交通の利便性向上
- ・以上の取り組みを効果的に推進するための情報通信技術（ICT）の活用

さらに、交通に関する基本的な施策の策定と実施について、国及び地方公共団体の責務

を定めるとともに、基本的な計画（交通政策基本計画）を策定することとされている。

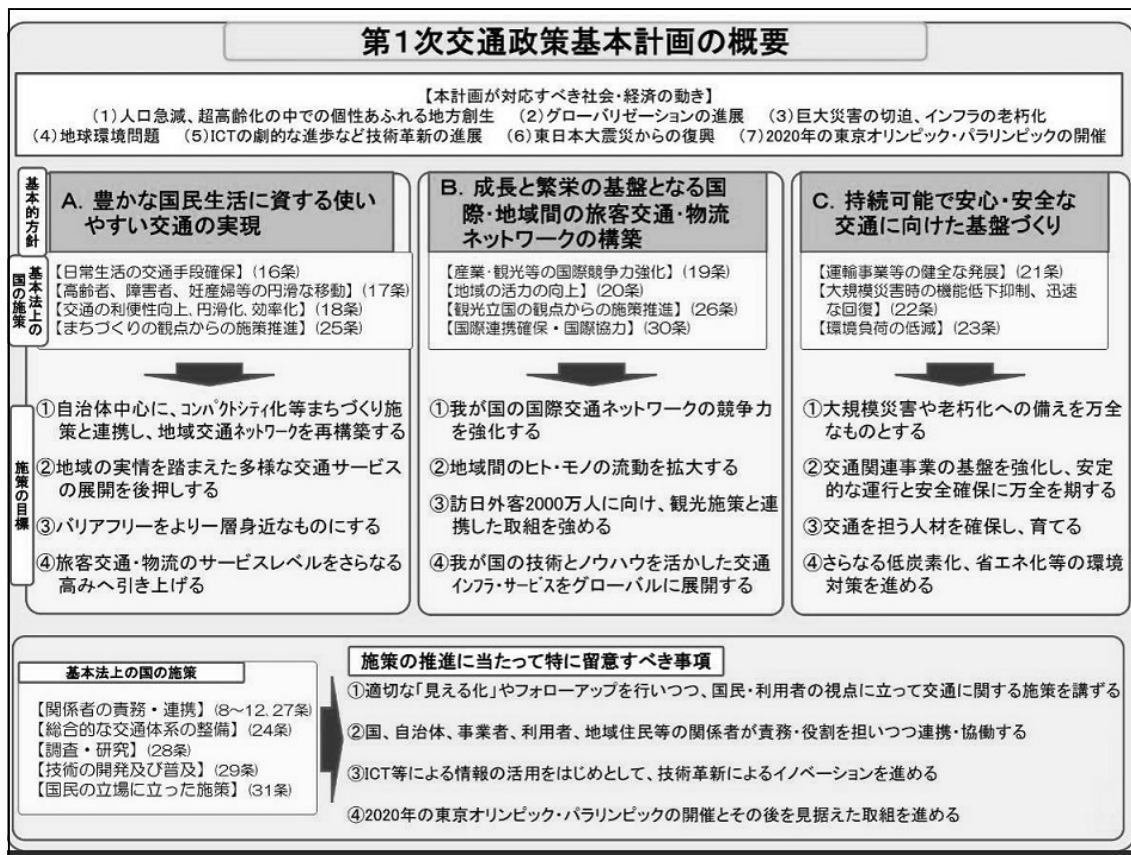
（２）第１次交通政策基本計画の概要

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。

国が示した第 1 次交通政策基本計画の施策の目標や施策の推進にあたって留意すべき事項は以下の図表 1 のとおりである。

図表 1 第 1 次交通政策基本計画の概要



(出所：国土交通省ホームページ)

(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。

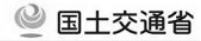
第2次交通政策基本計画は令和3年度から令和7年度までを計画期間としており、現在進行中の計画となる。第1次交通政策基本計画と同様に基本的な方針や施策の目標、国が総合的かつ計画的に行うべき施策等について定めているが、交通に関する環境の変化に対応して文言の修正や数値目標や具体的な施策の改廃等を行っている。

国が示した第2次交通政策基本計画の基本方針は「A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保」「B. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化」「C. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現」の3本の柱からなり、基本方針設定の背景や基本方針にひもづけられた10の目標、具体的な施策は以下の図表2のとおりである。

図表2 第2次交通政策基本計画の概要



第2次交通政策基本計画の目標、施策



A.誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に不可欠な交通の維持・確保

目標① 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現

- ・地域公共交通の維持確保の取組
- ・新型コロナウイルスの影響を踏まえた支援
- ・MaaSの全国での実装
- ・多様なニーズに応えるタクシー運賃等

目標② まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進

- ・まちづくりと公共交通の連携強化
- ・徒歩、自転車も含めた交通のベストミックス実現
- ・スマートシティの創出等

目標③ 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進

- ・バリアフリー整備目標の実現（旅客施設、ホームドア、車両等）
- ・「心のバリアフリー」の強化
- ・新幹線の車椅子用フリースペース等

目標④ 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備

- ・インバウンドの受入環境整備
- ・地域での快適な移動環境整備
- ・移動そのものの観光資源化等

B.我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

目標① 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化

- ・整備新幹線、リニアの整備促進
- ・基幹的な道路網整備、四車線化
- ・国際コンテナ戦略港湾政策の推進
- ・三大都市圏等の空港の機能強化、コロナ禍での航空ネットワークの維持等

目標② 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化

- ・行政手続のオンライン化
- ・交通関連情報のデータ化・標準化
- ・港湾関連データ連携基盤「サイバーポート」の構築
- ・自動運転の実現に向けた開発等
- ・無人航空機による荷物配送実現
- ・海事産業の国際競争力強化
- ・インフラシステムの海外展開等

目標③ サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保

- ・物流分野のデジタル化や自動化・機械化の導入、各種要素の標準化
- ・取引環境改善、共同輸配送・倉庫シェアリングの推進、再配達削減
- ・物流ネットワークの構築
- ・内航海運の生産性向上、船員の働き方改革等

C.災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

目標① 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築

- ・インフラの耐震化、津波・高潮対策等
- ・台風襲来時の船舶の走錨事故防止
- ・TEC-FORCEの機能拡充・強化
- ・BCP策定・防災訓練の実施（道の駅、空港、港湾）
- ・インフラ・車両・設備の老朽化対策等

目標② 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保

- ・新型コロナウイルスの衛生対策等の支援
- ・安全な自動車の開発・実用化・普及
- ・運輸安全マネジメントの充実
- ・交通事業の働き方改革推進による人材の確保・育成等

目標③ 運輸部門における脱炭素化等の加速

- ・次世代自動車の普及促進
- ・公共交通の利用促進（MaaS普及等）
- ・グリーン物流の実現
- ・エコエアポートなど航空の低炭素化
- ・カーボンニュートラルボートの形成
- ・ゼロエミッション船の商業運航等

各施策には、数値目標（119のKPI）を設定

（出所：国土交通省ホームページ）

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3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3 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

No	指標名	初期値		目標値	
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タ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 P D C A 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、全ての地方公共団体に地域公共交通計画作成の努力義務を課し、令和5年の地域交通法改正により、地域公共交通計画を「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域交通のマスタープランと位置づけ、地方公共団体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」が必要であることを明示し、国としても法定協議

会への多様な関係者の参画を後押ししている。

改正された地域交通法の概要は図表4のとおりである。

図表4 地域交通法の概要



（出所：国土交通省ホームページ）

地域交通法改正で地域公共交通計画の策定が努力義務とされたが、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。

大阪府（以下、「府」という。）内における作成状況は図表5のとおりである。14団体で15の計画が作成されており、うち11団体で立地適正化計画も作成されている。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 5 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。

総合交通戦略に取り組むメリットとしては以下のようなものが挙げられる。

① 地方公共団体のメリット

総合交通戦略の策定から実施を協議会形式で行うこと、土地利用施策を含めた様々な分野の施策をパッケージ化して総合的な施策を行うことで、以下の点がメリットとして挙げられる。

- 将来都市像のビジョンを明確にし、まちづくりに関する交通体系のあり方を整理できる。
- 関係機関の共通認識の形成、調整作業等がスムーズに進む。
- 市民や議会、首長への説明・共通認識が得られやすくなる。
- 庁内で交通の重要度が認識され重要施策として位置づけられる。庁内、特に財政部局の説得性が向上し、財政措置もスムーズに進むようになる。
- 市民、マスコミ等へ行政の姿勢をPRできる。

② 関係主体のメリット

総合交通戦略は、複数の関係主体が集まる協議会を作って、協議・意見交換・合意のもとに進めることで、以下の点が期待される。

- それぞれの主体における合意形成の動機づけが与えられる。
- 行政の動きと歩調を合わせた民間の計画を立てることができる。
- 新たな問題を解決するための協調行動を話し合うことができる。
- こうした取組を継続することが、公共交通の正のスパイラルへの転換のきっかけづくりとなり得る。

(出所：国土交通省「都市・地域総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～
(令和4年改訂版)」)

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、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6のとおり9都市である。高槻市は平成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 6 府内における都市・地域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）

また、公共交通施策を進めていくうえで、近年、急速な人口減少に転じる中で、拡散した居住エリアでの生活を支える医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が困難になることが懸念されており、多極ネットワーク型コンパクトシティを目指し、居住を誘導する区域や都市機能を計画的に立地させる区域等を決め、将来都市像をより具体化することが都市計画においても求められている。

そこで、国は平成 26 年 8 月に都市再生特別措置法を改正し、一定の居住密度の維持や都市機能の計画的な配置、これらを支える公共交通の充実等を行うための施策を立地適正化計画として市区町村が策定できることとした。

多極ネットワーク型コンパクトシティを目標とした総合交通戦略が策定されている場合は、目指すべき将来都市像実現のために必要な交通の施策を決めるものであり、立地適正化計画で示される将来都市像や交通施策の内容が同じ計画となることから、総合交通戦略と、立地適正化計画とを連携させつつ策定することが望ましいとされている。

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要は図表 7 のとおりであり、「公共交通を軸とするまちづくり」が多極型ネットワーク型コンパクトシティを支える重要なポイントとなっている。

図表 7 都市再生特別措置法の平成 26 年改正の概要

1. 都市再生特別措置法等の改正(概要)

国土交通省
 平成26年8月1日施行

背景

- 地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要

● **立地適正化計画(市町村)**

- 都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成
- 民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり(多極ネットワーク型コンパクトシティ)

都市機能誘導区域
生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

- ◆都市機能(福祉・医療・商業等)の立地促進
- 誘導施設への税財政・金融上の支援
 - ・外から内(まちなか)への移転に係る管轄特例 (税制)
 - ・圧都機能による出資等の対象化 (出資)
 - ・交付金の対象に満所型福祉施設等を追加 (出資)
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和
 - ・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能
- 公的不動産・低未利用地の有効活用
 - ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、区が直接支援 (出資)
- ◆歩いて暮らせるまちづくり
 - ・設置義務駐車場の集約化も可能
 - ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
 - ・歩行空間の整備支援 (出資)
- ◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール
 - ・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域
居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

- ◆区域内における居住環境の向上
 - ・公営住宅を撤却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 (出資)
 - ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度(例：低層住居専用区域への用途変更)
- ◆区域外の居住の緩やかなコントロール
 - ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
 - ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能
- ◆区域外の住宅等跡地の管理・活用
 - ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
 - ・都市再生推進法人等(NPO等)が跡地管理を行うための協定制度
 - ・協定を締結した跡地の適正管理を支援 (出資)

公共交通 維持・充実を図る公共交通網を設定

- ◆公共交通を軸とするまちづくり
 - ・地域公共交通形成計画の立地適正化計画への調和、計画決定支援(地域公共交通活性化再生法)
 - ・都市機能集約区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所代車道の整備等の公共交通施設の整備支援 (出資)

※下線は法律に規定するもの

(出所：国土交通省ホームページ)

このように、地域公共交通計画や総合交通戦略、立地適正化計画は非常に関係性の高い計画・戦略であるため、国土交通省が作成した「都市・総合交通戦略のすすめ～総合交通戦略策定の手引き～(令和4年度改訂版)」(以下、「総合交通戦略策定の手引き」という。)ではこれらの計画・戦略を個別に作成するのではなく、連携して作成することを推奨している。

具体的な例として挙げられているものとしては、総合交通戦略を活用し、立地適正化計画を作成する例として、「立地適正化計画は、マスタープラン総合交通戦略の全てを書くことも考えられるが、実施プログラムのように具体の事例までは書かないことも考えられる。」、立地適正化計画・地域公共交通計画との関係例として「立地適正化計画と地域公共交通計画の内容は相当程度同様になることが想定される。」「同じ協議会を活用し、一体的に策定するなど連携して、計画策定を行うことが望ましい。」と示している。

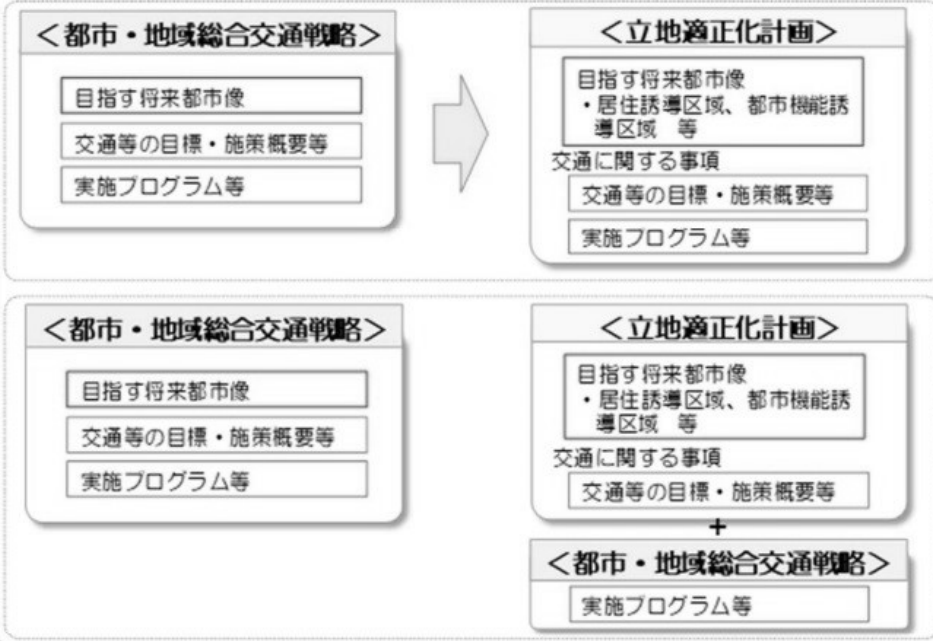
これら計画・戦略の関係は図表 8 のとおりである。

図表 8 各種計画の関係性

各種計画の関係等

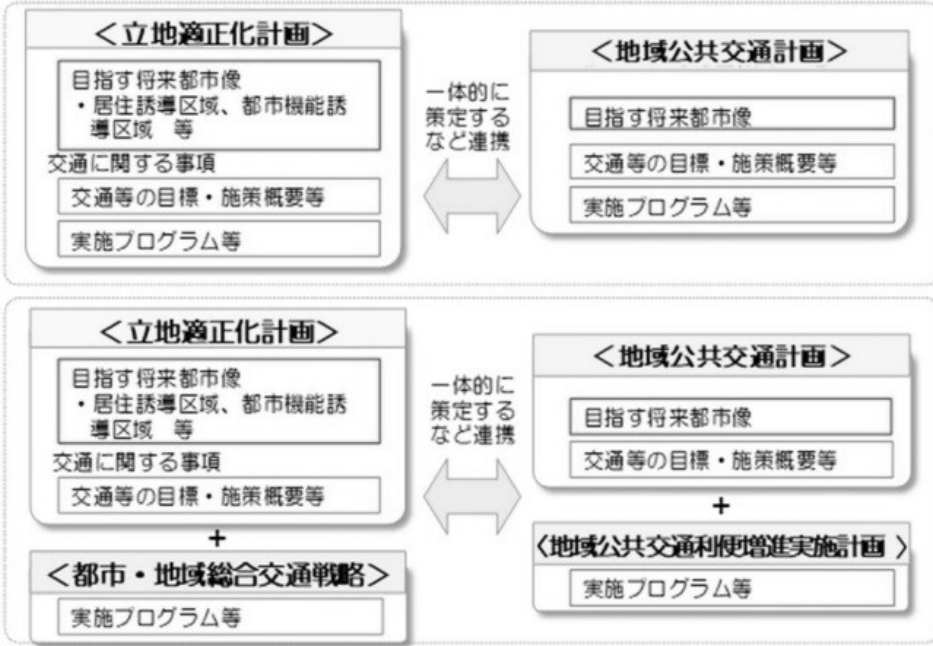
○ 総合交通戦略を活用し、立地適正化計画を作成する例

○ 立地適正化計画は、マスタープラン総合交通戦略の全てを書くことも考えられるが、実施プログラムのように具体的な事業までは書かないことも考えられる。



○ 立地適正化計画・地域公共交通計画との関係例

- ・ 立地適正化計画と地域公共交通計画の交通の内容は、相当程度同様となること想定される
- ・ 同じ協議会を活用し、一体的に策定するなど連携して、計画策定を行うことが望ましい



(出所：国土交通省「総合交通戦略策定の手引き」)

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9のとおりである。

図表9 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」)

また、これらの道路整備事業に関する国の負担や補助の状況は図表10のとおりである。市町村道においては、道路法第56条において当該道路の新設又は改築に要する費用については2分の1以内の補助をすることができるとしているが、道路法第49条において維持管理については道路管理者である市町村の負担としている。

修繕については、道路の修繕に関する法律(以下、「修繕法」という。)において、「国は、当分の間、地方公共団体に対し、道路(道路法(昭和27年法律第180号)に規定する道路をいい、一般国道を除く。以下同じ。)の修繕に関する費用の一部を補助することができる。」(同法第1条第1項)とされ、政令にて、その補助率は2分の1から10分の7とされ

ている（道路の修繕に関する法律の施行に関する政令第1条第1項）。

図表 10 道路整備事業に係る国の負担・補助

道路の種類		道路管理者	費用負担	国の負担・補助の割合	
				新設・改築	維持・修繕
高速自動車国道	有料道路方式	国土交通大臣 【高速自動車国道法第6条】	高速道路会社	会社の借入金で新設・改築・修繕等を行い、料金収入で上記に係る債務及び管理費を賄う 【道路整備特別措置法第3条等】	
	新直轄方式		国 都道府県 (政令市)	3/4 負担 【高速自動車国道法第20条第1項】	10/10 負担 【高速自動車国道法第20条第1項】
一般国道	直轄国道	<新築又は改築> 国土交通大臣 【道路法第12条】 <維持、修繕、その他の管理> 指定区間： 国土交通大臣 その他： 都道府県（政令市） 【道路法第13条】	国 都道府県 (政令市)	2/3 負担 【道路法第50条第1項】	10/10 負担 【道路法第49条】
	補助国道		国 都道府県 (政令市)	1/2 負担 【道路法第50条第1項】	維持：－ 【道路法第49条】 修繕：1/2 以内補助 【道路法第56条】
都道府県道		都道府県（政令市） 【道路法第15条】	都道府県 (政令市)	1/2 補助 【道路法第56条】	維持：－ 【道路法第49条】 修繕：1/2 又は 1/2～7/10 補助 【修繕法第1条】
市町村道		市町村 【道路法第16条】	市町村	1/2 補助 【道路法第56条】	維持：－ 【道路法第49条】 修繕：1/2 又は 1/2～7/10 補助 【修繕法第1条】

(出所：国土交通省「道路行政の簡単解説」)

国内における道路の構成や道路別延長及び物流等のシェアは図表 11、12 のとおりである。

道路の構成では市町村道が 8 割を占めているが、物流等のシェアでは都道府県道を合わせても全車で 57%と低下し、大型車に限ると 31%まで低下することになる。

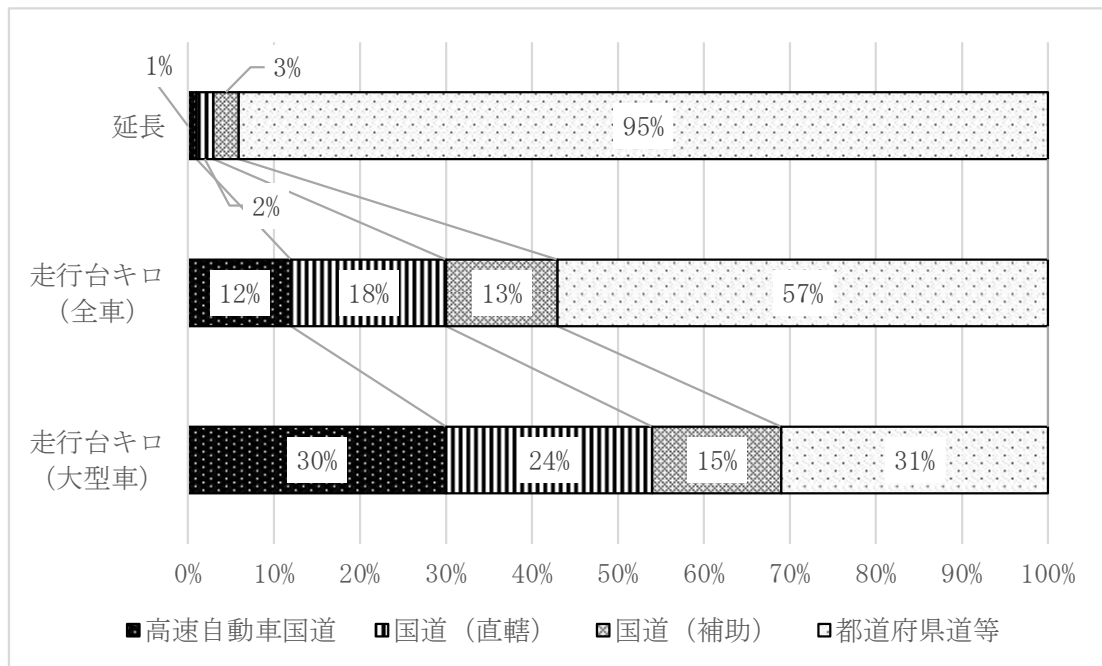
図表 11 道路の構成

道路の種類	供用延長	割合
高速自動車国道	約 9,100 km	約 0.7%
直轄国道	約 23,900 km	約 1.9%
補助国道	約 32,000 km	約 2.6%
都道府県道	約 129,800 km	約 10.6%
市町村道	約 1,031,800 km	約 84.1%
合計	約 1,226,600 km	100.0%

※：高速自動車国道については令和 4 年 4 月時点。その他は令和 2 年 3 月末時点。

(出所：国土交通省「道路行政の簡単解説」を基に監査人が作成)

図表 12 道路別延長と物流等のシェア



※：高速自動車国道については令和 4 年 4 月時点。その他は令和 2 年 3 月末時点。

※：走行台キロとは交通量（台数）に距離（km）を乗じたものである。

※：走行台キロは、「平成 27 年度全国道路・街路交通情勢調査」「自動車燃料消費量統計年報平成 27 年度分」による。

(出所：国土交通省「道路行政の簡単解説」を基に監査人が作成)

(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 13 のとおりである。公営バス事業は地方公営企業法の当然適用事業であり、23 団体の公営バス事業すべてに地方公営企業法が全部適用され、複式簿記や独立採算制度等を導入し、受益者負担を原則とする公営企業としての運営がなされている。

図表 13 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14のとおりである。

図表14 公営バス事業の経営状況

(単位：百万円、%)

年度 項目	H28	H29	H30	R1 (A)	R2 (B)	(B)-(A) (A)
営業収益	155,754	159,036	147,869	145,704	113,455	△22.1
うち旅客運送収益	146,095	149,085	137,043	134,205	102,006	△24.0
営業費用	165,340	169,258	158,637	162,133	159,008	△1.9
うち職員給与費	91,373	91,789	86,127	86,965	88,600	1.9
うち減価償却費	10,997	11,315	11,086	12,122	13,810	13.9
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
うち国庫(県)補助金	501	500	490	517	2,576	398.3
うち他会計補助金	13,000	13,209	12,307	11,650	14,881	27.7
うち長期前受金戻入	1,616	1,527	1,198	1,117	1,298	16.2
営業外費用	1,683	1,520	1,580	1,597	1,648	3.2
うち支払利息	386	297	200	144	109	△24.3
経常損益	5,844	5,555	3,878	△2,490	△26,133	949.5
特別利益	7,221	42,480	1,939	406	385	△5.2
特別損失	577	9,276	412	168	536	219.0
純利益	12,488	38,759	5,404	△2,252	△26,283	1067.1
経常収支比率	103.5	103.3	102.4	98.5	83.7	-
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」)

国は図表14に基づき、公営バス事業の経営の近年の特徴として、以下の3点を挙げている。

- 事業全体の営業損益は 455 億 54 百万円の赤字となっており、大阪市を除く 23 事業全てで営業赤字を経常している。他会計補助金が 148 億 81 百万円計上されているが、事業全体の経常損益は 261 億 33 百万円の赤字となっており、事業別に見ると、24 事業中 5 事業が経常黒字を計上している。
- 職員給与費が総費用の半数以上を占めていることが特徴である。
- 近年、旅客運送収益に対する職員給与費の割合は減少傾向にあったが、退職給付金の増加や新型コロナウイルス感染症の影響による旅客運送収益の減少等により、平成 28 年度以降高い水準となっている。(平成 30 年度 62.8% 令和元年度 64.8% 令和 2 年度 86.9%)

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。

市内における都市計画道路の令和5年3月現在の整備状況は図表15のとおりである。

図表15 高槻市都市計画道路整備状況

種別	番号		路線名	計画延長 (m)	整備済延長 (m)	整備率	備考
	規 模	番 号					
	1・1・0	1	新名神自動車道	10,630	4,868	45.79%	国道
	3・1・207	1	茨木寝屋川線	400	400	100.00%	府道
	3・2・207	2	十三高槻線	8,080	6,858	84.88%	府道
	3・3・207	3	牧野高槻線	300	0	0.00%	府道
	3・3・207	4	芥川原線	3,100	1,720	55.48%	市道
	3・3・207	5	高槻茨木線	3,350	0	0.00%	府道
	3・3・207	6	富田奈佐原線	4,500	1,440	32.00%	府道
	3・3・207	7	南平台日吉台線	3,450	2,710	78.55%	市道
	3・3・207	8	高槻南駅前線	590	590	100.00%	府道
	3・3・207	9	富田北駅前線	70	0	0.00%	市道
	3・4・207	10	枚方高槻線	5,150	5,150	100.00%	国道
	3・4・207	12	高槻北駅南芥川線	680	680	100.00%	市道
	3・4・207	13	大阪京都線	9,340	4,240	45.40%	国道
	3・4・207	14	別所日吉台線	2,570	2,230	86.77%	市道
	3・4・207	15	宮田塚原線	2,430	2,150	88.48%	市道
	3・5・207	16	高槻駅前線	310	310	100.00%	市道
	3・5・207	17	上田辺芥川線	800	800	100.00%	市道
	3・5・207	18	高槻駅緑町線	1,980	1,860	93.94%	市道
	3・3・207	20	北園城北線	164	0	0.00%	市道
	3・5・207	21	東五百住下の口線	4,680	3,560	76.07%	市道

番号			路線名	計画延長 (m)	整備済延長 (m)	整備率	備考
種別	規模	番号					
3・5	・207	-22	真上安満線	2,670	1,904	71.31%	府道
3・5	・207	-23	下の口宮之川原線	1,230	1,230	100.00%	市道
3・4	・207	-24	上牧島本線	620	620	100.00%	市道
3・5	・207	-25	中小路津之江線	2,470	2,150	87.04%	府道・市道
3・5	・207	-26	阪急北側線	1,130	1,130	100.00%	市道
3・5	・207	-28	永楽大塚線	2,810	370	13.17%	市道
3・4	・207	-30	富田南駅前線	270	0	0.00%	市道
3・5	・207	-31	富田唐崎線	1,480	1,480	100.00%	市道
3・5	・207	-32	郡家茨木線	2,770	2,770	100.00%	府道・市道
3・5	・207	-36	芥川上の口線	4,130	2,790	67.55%	府道
3・5	・207	-37	富田芝生線	2,240	1,920	85.71%	市道
3・5	・207	-38	富田北駅宮田線	1,380	1,380	100.00%	市道
3・4	・207	-39	上牧駅前線	50	50	100.00%	市道
3・5	・207	-40	寺谷日吉台線	210	210	100.00%	市道
3・4	・207	-41	古曾部天神線	690	690	100.00%	市道
3・5	・207	-42	古曾部白梅線	390	390	100.00%	市道
7・6	・207	-1	南駅前1号線	310	240	77.42%	市道
7・7	・207	-2	阪急南側線	370	370	100.00%	市道
8・6	・207	-1	南駅前2号線	100	100	100.00%	市道
			小計	77,264	54,492		名神を除く
			小計	87,894	59,360		名神を含む

(出所：市提供資料を監査人が一部加工)

図表 15 によると、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16のとおりである。

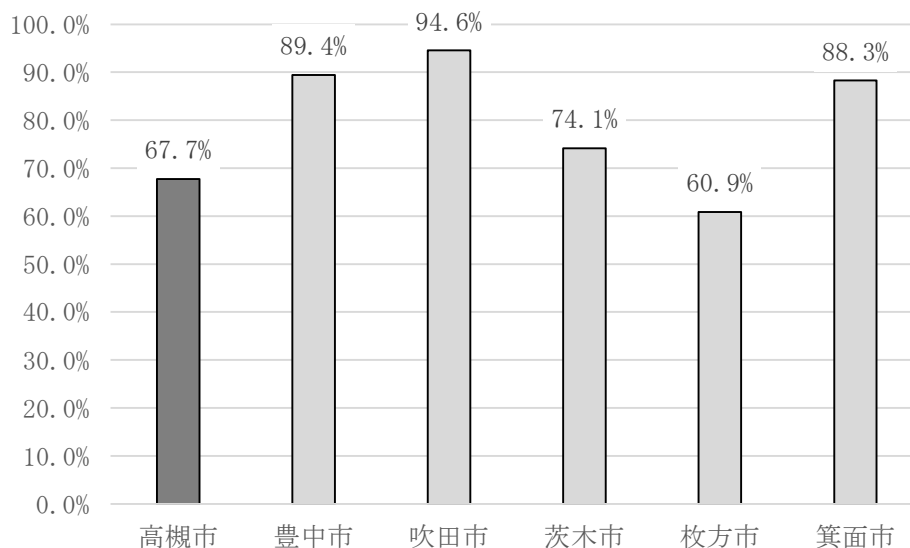
図表16 過去10年間の都市計画道路の整備年報

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)

図表16のとおり、市は過去10年間において3,255mにわたる都市計画道路の整備を進めてはいるが、市全体の都市計画道路の整備率は国や府が担当する国道や府道の整備率にも影響され、図表17のとおり、近隣市と比べるとその整備率は低くなっている。

図表17 近隣市の都市計画道路の整備率



(出所：国土交通省「令和3年都市計画現況調査」を基に監査人が作成)

(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。

市営バスの経営理念は平成 24 年に策定され、以下のとおりである。

- ① 公共交通として社会的使命を果たし、市民に愛される市営バスを目指します。
- ② 安全・快適で効率的な運行に努めます。
- ③ お客様に感謝し、親切で思いやりあふれるサービスに努めます。

主な沿革は図表 18 のとおりである。

図表 18 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)

(3) 高槻市総合交通戦略の概要

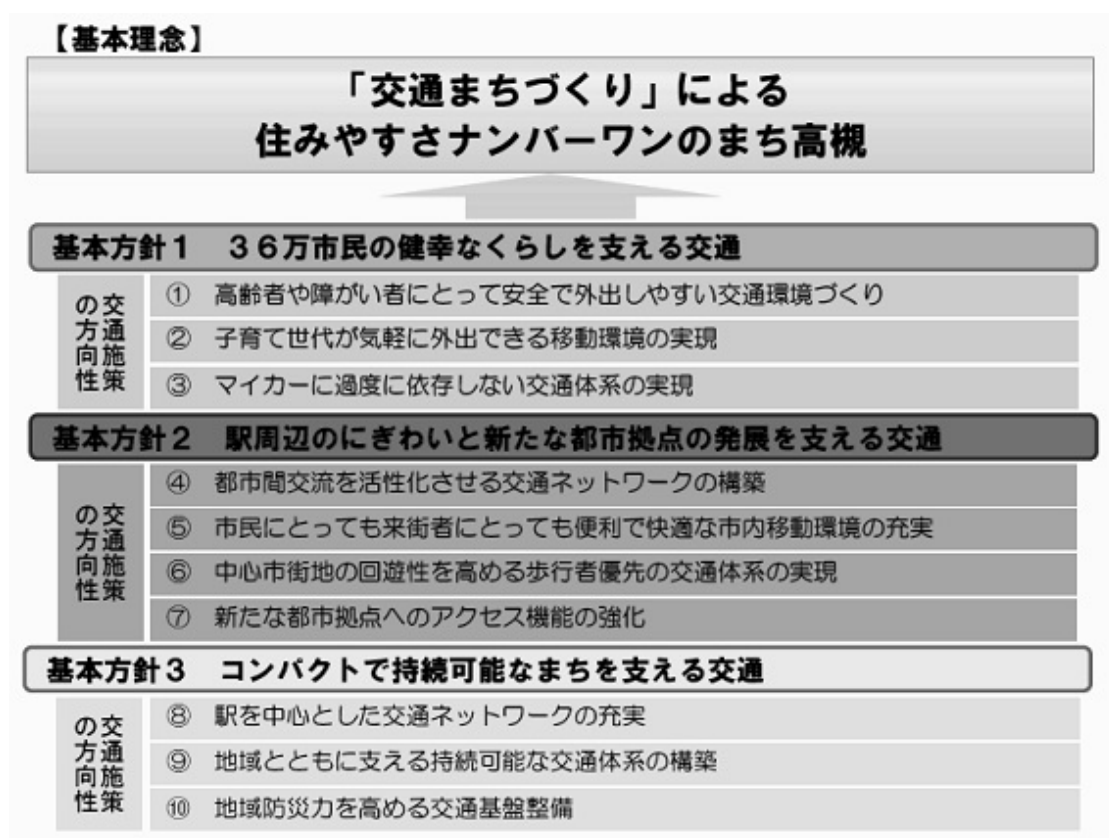
市内中心部のＪＲ高槻駅や阪急高槻市駅は新快速・特急の停車駅となっており、市営バスのほか、民営バスも運行されていることにより、市は交通利便性の高い地域として知られているが、近年の人口減少や超高齢化社会、多様化する市民ニーズへの対応、さらには、これらを踏まえた持続可能な都市構造を支える交通体系の確立が求められている。

一方で、平成 28 年 3 月にはＪＲ高槻駅で新ホームが供用開始され、平成 29 年度には新名神高速道路高槻インターチェンジが供用開始されるなど、市の交通環境が大きく変化している。

このようなことから、市では平成 28 年に交通事業者、交通管理者、市民などの協力の下「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、関係者が協力して交通まちづくりに取り組み、目指すべき将来都市像を実現するための交通面での施策を推進することとなった。

市総合交通戦略の基本理念と、取り組むべき交通施策は図表 19 のとおりである。

図表 19 市総合交通戦略の基本理念と取り組むべき交通施策



(出所：市「高槻市総合交通戦略」)

市総合交通戦略では、目指すべき交通体系の将来像の実現に向けて、交通全般がどのような方向を向いているか定量的に示すため、モニタリング指標を設けている。

このモニタリング指標は国土交通省が策定した「都市・地域総合交通戦略の手引き（評価指標編）」を参考に、「交通実態を分かりやすく表現できること」、「データが容易にかつ継続的に入手できること」、「交通のほか環境等の広い視点をも考慮できること」といった点に留意し、図表 20 のとおり、①から⑩の交通施策の方向性に関連して、(1) から (6) の直接的な指標及び (7) から (10) の間接的な指標を設定し、それぞれ図表 21 のとおり、目指すべき方向性を設定して、各交通施策の実施により効果や達成状況を毎年度、庁内関係者が構成される「高槻市総合交通戦略に関する推進会議」（以下、「推進会議」という。）で確認している。

図表 20 モニタリング指標と交通施策の方向性との対応

交通施策の方向性 モニタリング指標		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
		高齢者や障がい者にとって安全で外出しやすい交通環境づくり	子育て世代が気軽に外出できる移動環境の実現	マイカーに過度に依存しない交通体系の実現	都市間交流を活性化させる交通ネットワークの構築	市民にとっても来街者にとっても便利で快適な市内移動環境の充実	歩行者優先の交通体系の実現	中心市街地の回遊性を高める	新たな都市拠点へのアクセス機能の強化	駅を中心とした交通ネットワークの充実	地域とともに支える持続可能な交通体系の構築
直接的な指標	(1) 交通手段分担率	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	(2) 鉄道利用者数	○	○	○	○	○			○	○	
	(3) バス利用率	○	○	○	○	○		○	○	○	
	(4) 自動車平均速度			○		○		○			○
	(5) 自転車放置台数	○	○	○		○	○				
	(6) 中心部歩行者数	○	○	○		○	○		○		
間接的な指標	(7) 一人平均歩数	○	○	○		○	○		○	○	
	(8) 駅周辺部居住人口			○			○		○		
	(9) 交通事故死傷者数	○	○			○					
	(10) 移動手段に関する満足度	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

(出所：市「高槻市総合交通戦略」)

図表 21 モニタリング指標と目指すべき方向性

	モニタリング指標	算出方法	確認頻度	目指す方向性
直接的な指標	(1) 交通手段分担率	パーソントリップ調査の結果により代表交通手段別発生集中量を集計し、手段別分担率を算出	10年に1回	マイカーに過度に依存しないという基本方針を踏まえ、非自動車分担率を増加
	(2) 鉄道利用者数	市内鉄道駅の1日当たり乗降者数の合計値	毎年	人口減少時代においても、1日当たり乗降客数を現状維持
	(3) 一人当たり年間バス乗車回数	路線バスの市内全路線における年間乗車数の合計値を高槻市人口（各年9月末時点）で除した値	毎年	持続可能な交通体系に向けて、高槻市民一人当たり年間バス乗車回数を増加
	(4) 自動車平均速度	市内の国道主要交差点における交差点流入部の平日12時間自動車平均速度	毎年	市内移動環境の充実のため、自動車平均速度10km/h以下の国道交差点を減少
	(5) 自転車放置台数	自転車放置禁止区域内における1日の自転車放置台数	毎年	高齢者・障がい者、子育て世代が気軽に移動できる移動環境の実現のため、自転車放置台数を減少
	(6) 中心部歩行者数	高槻市通行量調査のうち、各調査年共通の調査地点の通行量合計値	3～4年に1回	中心市街地のにぎわいを持続させるため、休日の中心部歩行者数を現状維持
間接的な指標	(7) 一人平均歩数	アンケート調査結果を基に、高槻市民の1日平均歩数を算出	3年に1回	健康な暮らしを支える交通体系の実現のため、高槻市民一人当たりの1日平均歩数を増加
	(8) 駅周辺部居住人口	国勢調査及び高槻市推計人口の町丁目別人口を基に、鉄道駅周辺部内における町丁目別人口を算出	国勢調査：5年に1回、高槻市推計人口：毎年9月末の値を確認	コンパクトなまちづくりという将来像を目指すため、鉄道駅周辺部の居住人口を現状維持
	(9) 交通事故死傷者数	高槻市の交通事故による死傷者数を算出	毎年	あらゆる世代にとって安全で外出しやすい交通環境を目指すため、死傷者数を減少
	(10) 移動手段に関する満足度	「市民アンケート」等により算出	平成30年度(短期的な取組の目標年次)、平成37年度(中期的な取組の目標年次)	「交通のまちづくり」による住みやすさナンバーワンを目指すため、市民アンケートにおける全ての移動手段での不満・やや不満を減少

(出所：市「高槻市総合交通戦略」)

事業推進体制は、図表 22 のとおり具体的な取り組み施策を短期、中期、長期に分類し、短期的な交通施策の目標を平成 30 年度、中期的な交通施策の目標を平成 37 (令和 7) 年度、長期的な交通施策の目標を平成 38 (令和 8) 年度以降としつつ、令和元年度、令和 4 年度に進捗状況を踏まえた事業の見直しを行い、令和 7 年度には次期計画を策定することとしている。

図表 22 短期、中期、長期ごとの目標時期



(出所：市「高槻市総合交通戦略」)

令和 4 年度末時点の関連する交通施策の短期、中期、長期の目標時期ごとの進捗状況は図表 23、モニタリング指標の確認結果は図表 24 のとおりであり、市は新型コロナウイルス感染症拡大による外出自粛の影響が一部の指標に影響を与えているものの、全体的には取組の成果が出ている状況にあると判断している。

図表 23 短期、中期、長期の目標時期ごとの事業進捗状況

		事業数	完了数
全事業		83 事業	23 事業
短期	(平成 27 年度～30 年度)	9 事業	9 事業
中期	(令和元年度～7 年度)	31 事業	12 事業
長期	(令和 8 年度以降)	43 事業	2 事業

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

図表 24 令和 4 年度末時点のモニタリング指標の確認結果

	モニタリング指標	目指す方向性	計画策定時確認値	令和 4 年度末時点の 確認値
直接的な指標	(1) 交通手段 分担率	マイカーに過度に依存 しないという基本方針 を踏まえ、非自動車分 担率を増加	75% (平成 22 年実績)	令和 3 年パーソント リップ調査を実施(結 果公表後に確認予定)
	(2) 鉄道利用者数	人口減少時代において も、1 日当たり乗降客数 を現状維持	263 千人/日 (平成 25 年実績)	218 千人/日 (令和 2 年実績)
	(3) 一人当たり 年間バス 乗車回数	持続可能な交通体系に 向けて、高槻市民一人 当たり年間バス乗車回 数を増加	63.5 回/人・年 (平成 25 年度実績)	46.5 回/人・年 (令和 2 年度実績)
	(4) 自動車 平均速度	市内移動環境の充実の ため、自動車平均速度 10km/h 以下の国道交差 点を減少	5 方向 (平成 26 年実績)	0 方向 (令和 3 年度実績)
	(5) 自転車 放置台数	高齢者・障がい者、子 育て世代が気軽に移動 できる移動環境の実現 のため、自転車放置台 数を減少	1,508 台/日 (平成 26 年調査結果)	945 台/日 (平成 30 年調査結果)
	(6) 中心部 歩行者数	中心市街地のにぎわい を持続させるため、休 日の中心部歩行者数を 現状維持	202.9 千人/日 (平成 25 年調査結果)	240.8 千人/日 (令和元年度調査結 果)
間接的な指標	(7) 一人平均歩数	健康な暮らしを支える 交通体系の実現のた め、高槻市民一人当 たりの 1 日平均歩数を増 加	男性：4,619 歩/日 女性：3,727 歩/日 全体：4,101 歩/日 (令和元年度調査結果)	男性：4,346 歩/日 女性：3,812 歩/日 全体：4,030 歩/日 (令和 4 年度調査結果)
	(8) 駅周辺部 居住人口	コンパクトなまちづく りという将来像を目指 すため、鉄道駅周辺部 の居住人口を現状維持	96,786 人 (平成 26 年 10 月 1 日現 在)	98,793 人 (令和 4 年 10 月 1 日 現在)
	(9) 交通事故 死傷者数	あらゆる世代にとって 安全で外出しやすい交 通環境を目指すため、 死傷者数を減少	1,556 人/年 (平成 26 年実績)	678 人/年 (令和 3 年実績)
	(10) 移動手段に 関する満足度	「交通のまちづくり」 による住みやすさナン バーワンを目指すた め、市民アンケートに おける全ての移動手段 での不満・やや不満を 減少	歩行、自転車及び自動 車に関する不満・やや 不満が比較的高い (平成 27 年度調査結 果)	歩行、自転車及び自動 車に関する不満・やや 不満が改善 (令和 4 年度調査結 果)

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

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年に市総合交通戦略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た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

国土交通省都市局が作成した総合交通戦略策定の手引きによると、総合交通戦略の特徴として、以下の4つの主要ポイントを挙げている。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① 将来都市像を実現するためにまちづくりの視点から交通や土地利用の施策をパッケージ化② 関係者間の連携と役割分担による推進体制（協議会方式）③ 実施プログラムによる着実な推進④ PDCAサイクルによる持続的な施策展開 |
|---|

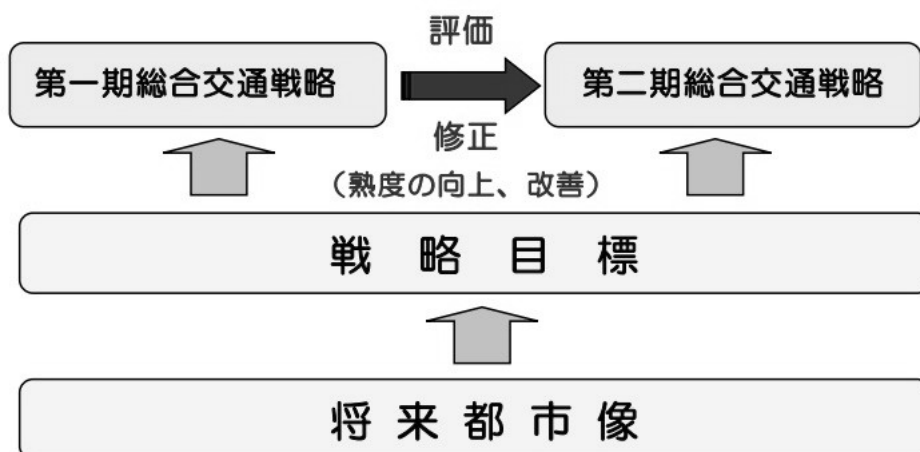
これら特徴のうち、「④PDCAサイクルによる持続的な施策展開」においては定期的な評価や継続的な見直しが総合交通戦略の実施に求められているものとする。総合交通戦略策定の手引きでは、「一連の施策に対して適切な評価を加えて、その評価結果に応じて改善してゆくCheck、Actionを加えることで、継続的にスパイラルアップを図ろうとするのがねらいである」としている。特に昨今、EV（電気自動車）の普及やAI（人工知能）技術の進展により、交通関連施策を取り巻く環境は目まぐるしく変化しており、総合交通戦略のPDCAサイクルもその変化に応じてスピードを速めていく必要があると

考える。

現行の市総合交通戦略の期間は平成 28 年度から令和 7 年度までの 10 年間と総合交通戦略策定の手引きが基本とする「概ね 5～10 年程度」に該当するものであり、市によると、その間、継続的にモニタリング指標等と実績との比較、事業の見直しや短期実施時期での取りまとめを行った上で、交通施策の方向性は概ね良好であると評価し、同戦略の推進に継続して取り組んでいるという。一方で、「意見 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」のように、モニタリング指標の対象となる調査が既に実施されていない項目も生じていることから、計画管理における評価指標の設定に関しては、代替指標の設定を検討するなど見直しを行うことも考えられた。

総合交通戦略策定の手引きでは図表 25 のとおり、第 2 期総合交通戦略に向けた見直しの進め方を示しており、実施期間は概ね 5～10 年程度としているが、「その中間時 3～5 年に中間評価をすることが望ましい」としている。

図表 25 交通総合戦略の見直しの進め方（将来像が変わらない場合）



（出所：国土交通省「総合交通戦略策定の手引き」）

また、国土交通省が地域公共交通計画策定の手引きとして作成した「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」（以下「地域公共交通計画等作成の手引き」という。）は、図表 26 のとおり、計画期間を原則 5 年程度とされていることから、総合交通戦略と地域公共交通計画を一体として策定する場合においては、適切な時期に見直しを行うことが望まれる。

図表 26 地域公共交通計画のチェックリスト

■必ず記載する必要がある事項

法定の記載事項	留意点	手引き内関連箇所
⑤達成状況の評価 【法§5②V】 【基本方針二1(5)】	達成状況の評価時期は原則として、毎年度、計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととする。 毎年度の定期的なフォローアップに加え、計画に位置付けられた各種事業の実施状況を適切に管理することも重要。(その際、基本方針六に定める事項に留意) ※基本方針六に定める事項 ・数値目標の達成状況だけではなく、各種事業の実施状況の把握・評価が重要。 ・達成状況の評価は、原則として、毎年度、地域公共交通計画に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととする。	・実践編「第1章 1.2 地域公共交通計画で記載が求められる事項は？」 ・実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」
⑥計画期間 【法§5②VI】 【基本方針二1(6)】	原則5年程度(ただし、計画目標や地域の実情等を踏まえ、柔軟な設定も可能)。 中長期的に地域が目指すべき将来像も念頭におきつつ作成することが適当。 計画期間中又は計画期間終了時における計画見直しの手順等についても明示することが望ましい。	・実践編「第1章 1.2 地域公共交通計画で記載が求められる事項は？」 ・実践編「第4章 目標設定と検証の方法について」
⑦その他、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項【法§5②VII】		

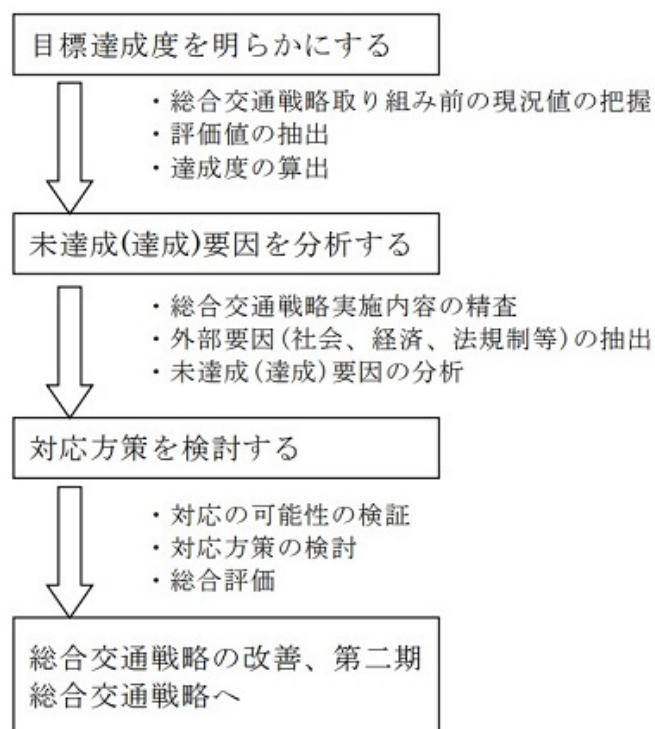
(出所：国土交通省「地域公共交通計画等作成の手引き」)

(ii) 施策評価とモニタリング指標の連繫

総合交通戦略のPDCAサイクルによる持続的な施策展開の重要性については「i. 交通環境の著しい変化に応じた3～5年程度における見直しの実施」において述べたが、市のCheck(評価)の状況は「第2章3(3)市総合交通戦略の概要」に記載したとおり、全83事業の進捗状況を確認したうえで、10のモニタリング指標の推移を確認するという方法で実施されている。

なお、総合交通戦略策定の手引きが示す評価の進め方が図表27のとおりである。

図表 27 総合交通戦略の評価の進め方



(出所：国土交通省「総合交通戦略策定の手引き」)

現行の市総合交通戦略においても上述のように10のモニタリング指標を設けて、図表24のとおり令和4年度末時点のモニタリング指標の確認結果も公表している。しかし、10のモニタリング指標のうち9指標が目指す方向性をクリアしているものの、一部の目指す方向性が抽象的な表現にとどまっていることから、未達成(達成)要因の分析がしがたい状況にあると考えられる。

総合交通戦略策定の手引きによると、以下のとおり目指す方向性という評価基準ではなく、具体的な数値目標を設定することを求めている。

②目標値の設定方法を選択する（目標設定型による目標値／推計による目標値）

数値目標を定める場合には、ア) 目標設定重視（バックキャスト）、イ) 推計重視（フォアキャスト）の二つの考え方がある。

ア) 目標設定重視で数値目標を定める場合

目標値設定の根拠としては、国や県の目標値を参考にする場合や持続可能性を考えれば自明なもの、市民の明確な合意形成の元で数値が定められる場合がある。総合計画等の上位計画、関連計画で目標値が定められている場合には、これに合わせることを望ましい。このため、目標値の設定にあたっては関連部局との調整を行うことが大切である。

イ) 推計重視で数値目標を定める場合

交通量予測等の手法を用いて推計に一定の根拠を与えることが望ましい。ただし、指標によっては、過大な作業が必要となる場合も考えられ、数値目標設定のための作業量に留意することが大切である。また、数値目標を定める際、評価指標値の過去の傾向を把握し分析しておくことが大切である。

上記のように具体的な数値目標を定める場合には、ア) 目標設定重視（バックキャスト）、イ) 推計重視（フォアキャスト）の二つの考え方があるが、自治体がこのような計画を策定し、具体的な数値目標を定める場合には達成可能性を重視するあまり、イ) 推計重視（フォアキャスト）の方法を選択しがちである。

合理的な数値目標を定めるためには推計を行うことも必要ではあるが、目標を設定し、それを達成するために必要な事業を立案する「ア) 目標設定重視（バックキャスト）」の方法を採用することも望まれる。現状のモニタリング指標は総合交通戦略策定の手引きでも例示されているものが多く、市の交通政策の特徴を表すようなモニタリング指標の設定を期待したい。

また、地方自治体等の評価指標として、当該政策に対する予算や事業の投入目標を示すインプット指標、当該予算や事業の成果を示すアウトプット指標、当該予算や事業によって達成された市民生活や社会環境の改善度合いを示したアウトカム指標に分類することが可能であるが、モニタリング指標はすべてアウトカム指標なのに対して、交通施策の状況については完了状況を示すインプット指標しか示されていない。

このインプット指標とアウトカム指標の関連については、図表 20 のとおり、モニタリング指標と交通施策の方向性との対応において示されているが、各交通施策にアウトプット指標を設けることによって、交通施策とモニタリング指標との関連がより明確になり、

次期総合交通戦略策定の改善につながるものと期待される。

なお、地域公共交通計画においても、図表 26 に記載されているとおり「数値目標の達成状況だけでなく、各種事業の実施状況の把握・評価が重要」とされており、各種事業においてもアウトプット指標を設けて、その完了状況を把握するだけでなく、アウトプット指標と現状とを比較したうえで評価することも必要とされる。

(iii) 交通関連部署が一体となった交通施策の推進

総合交通戦略策定の手引き、地域公共交通計画等作成の手引きともこれらの戦略・計画の策定においては地域住民や関連民間事業者、交通関連部署が一体となって、その策定や運用に取り組むことが明記されており、監査人は実際の策定や運用において、道路や自転車駐車場等を管理する都市創造部と市営バス事業を運営する交通部が共同して市総合戦略や地域公共交通計画の策定・改定を行う審議会やモニタリング会議等に出席していることを確認した。

戦略・計画の策定を担当するのは都市づくり推進課とされており、都市づくり推進課は交通政策の他に都市計画に関する施策も担当しているため、まちづくりと一体となった計画の策定が期待される。同じ部内には、駐車場や自転車駐車場の管理のほか、交通安全対策や放置自転車対策等幅広い歩行者、自転車利用者に関する対応を行っている管理課があり、自動車利用者や自転車利用者、警察署等との関係も深いことから、部内において今後も適切に連携を図られたい。

また、市営バスの運営方針は市の交通施策に大きな影響を及ぼしていることから、交通施策の方針決定に交通部の関与がさらに必要になることも考えられ、地域公共交通計画の策定においても図表 28 のとおりバス事業に関連するメニューが多く、交通部の役割はさらに重要となる。

図表 28 地域公共交通特定事業の活用項目

▼地域で実現したいことと地域公共交通特定事業の活用イメージ

地域で実現したいこと	活用できる事業	事業の概要
地域全体の交通の見直し・再編を行いたい	地域公共交通利便増進事業	地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業 →詳しくは別冊 第2章をご覧ください
エリア一括協定運行事業を行いたい		
事業継続が難しい路線バス等の生活交通の事業継続を図りたい	地域旅客運送サービス継続事業	廃止が見込まれる路線バス等について、公募により新たなサービス提供事業者を選定し、地域旅客運送サービスを継続する事業 →詳しくは別冊 第1章をご覧ください
LRTを導入したい	軌道運送高度化事業	LRTの導入等により、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保等の運送サービスの質の向上を図る事業
BRTを導入したい	道路運送高度化事業	BRT等の導入による定時制、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業
AI オンデマンド交通を導入したい		
EVバスを導入したい		
海上運送を見直したい	海上運送高度化事業	定時性、速達性及び快適性に優れた海上運送を確保する事業
大量輸送機関としての特性が生かせていない鉄道の事業継続を図りたい	鉄道事業再構築事業	大量輸送機関としての特性が生かせていない鉄道事業について、国の関与のもと市町村等と鉄道事業者が協働で計画を作成し、地域旅客運送サービスを継続する事業
廃止届出がなされた鉄道の維持を図りたい	鉄道再生事業	鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業
貨客混載に取り組みたい	貨客運送効率化事業	貨客混載の取組の実施により公共交通の生産性向上を図る事業

(出所：国土交通省「地域公共交通計画等作成の手引き」)

市は関西の交通の要衝に位置しており、交通施策が経済や観光、福祉等幅広いまちづくりに影響を及ぼす可能性も高いと考えられるため、市内の交通関連部署が一体となって積極的な交通施策を実施されたい。また、まちづくりと一体となった交通施策を展開していく中、現状の組織体制で問題が生じた場合は必要な措置を検討されたい。

0-② 新交通に関する積極的な研究の実施とEBPMの活用について

電動バスやEV、AI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、図表 29 のと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。

図表 29 総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ



(出所：国土交通省「都市・地域交通戦略について【概要】」)

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。

この研究では、市内を地域分けし各地域における次世代モビリティサービスの方向性を検討している。

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。

令和4年度からの新たな研究では市営バスの一部車両に「ETC2.0車載器」を取り付け、プローブデータ（速度、ブレーキ、カーナビ等の走行記録データの総称）を取得することにより、道路の渋滞箇所やヒヤリハット箇所の特定等、市営バスの効率的かつ安全な運行を実現するための分析や検討を行っているという。

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EBPM（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

わが国においては、様々な新交通が研究・開発され、実用化も進んでいるところではあるが、少子高齢化に伴う人口減少による需要減少や運転士のなり手不足等により公共交通機関の維持自体が困難になってきている。これは、市のバス事業においても同様の状況であり、さらに時間外労働の上限規制等が加わることに鑑みると、現状のバス路線を維持するための十分な人員を確保できない場合は、路線減少等を検討せざるを得ない状況も考えられるところである。

府内における公営バスは市のみとなり、今後の事業継続にあたっては民間委託や事業譲渡等の施策も考えられるが、民間事業者においても同様の状況であり、全国的にみると、現に民間事業者が運行している一部のバス路線が廃止されている地域もある。

現状、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得るのが、EU（欧州連合）におけるPSO（公共サービス義務）という考え方である。PSO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。EUでは民間事業者においてもPSOが課され、代わりに国や地方自治体が運営事業者に対する該当費用を補てんすることとなる。

しかしながら、わが国においてPSOという概念はなく、地方自治体が地方公営企業に繰出金を拠出する基準となる繰出基準（令和5年度の地方公営企業繰出金について（通知））においても、バス事業を含む交通事業に対する繰出金は以下のとおりであり、路線維持に関するものは含まれていない。

- 1 軌道撤去及び路面復旧に要する経費
- 2 L R Tシステムの整備に要する経費
- 3 地下高速鉄道等の出資に要する経費
- 4 地下高速鉄道の建設に要する経費
- 5 地下高速鉄道の緊急整備に要する経費
- 6 ニュータウン鉄道の建設に要する経費
- 7 地方空港アクセス鉄道の整備に要する経費
- 8 地下高速道路の利子負担の軽減に要する経費
- 9 地下鉄事業経営健全化に要する経費
- 10 バス事業の職員に係る共済追加費用の負担に要する経費
- 11 バス事業、路面電車事業及び船舶運航事業のバリアフリー化の促進に要する経費

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通路線維持事業補助金も含まれている（「意見4-⑤ 赤字路線の収支改善について」参照）。この補助金は、P S O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段の確保に向けた検討が必要であるとする。

一方、市はバス利用者の交通権のみならず、自転車利用者、自動車利用者の交通権も公平に確保する必要がある。これらの利用者の交通権を確保するには道路整備だけでなく、駐車場や自転車駐車場の整備・運営も必要となる。

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。自転車利用者や自動車利用者が負担する使用料についても大規模修繕や建替え等に必要な資金額が反映されていない（「意見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」参照）。

また、公共施設の管理においては、公共施設等総合管理基金において、大規模修繕や建替えに必要な資金を確保されているとのことだが、個々の駐車場や自転車駐車場の大規模修繕や建替えに必要な資金の状況も判別しがたい（「意見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」参照）。

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。

このように、市民の交通手段を適切に確保するには、様々な交通施策について検討を要するため、市においては、市民にとって必要な交通手段を将来にわたって継続的に維持で

きるよう、各交通施策に対する限りある資源の適切かつ公平な配分について引き続き検討されたい。

0-④ 交通関連事業に関与する労働者の保護と労働規制に関する対応について

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 月から適用される時間外労働の上限規制等の内容は図表 30、31 のとおりである。

図表 30 建設労働者の時間外労働の上限規制

時間外労働の上限	・原則：月 45 時間・年 360 時間
臨時的な特別の事情 (特別条項)	<ul style="list-style-type: none"> ・年 720 時間以内 ・時間外労働と休日労働の合計が月 100 時間以内 (※) ・時間外労働と休日労働の合計について、2～6 か月平均 80 時間以内 (※) ・時間外労働が月 45 時間を超えることができるのは、年 6 回が限度

※：災害時における復旧及び復興の事業に限り令和 6 年 4 月以降も適用されない。

(出所：厚生労働省「建設業時間外労働の上限規制わかりやすい解説」を基に監査人が作成)

図表 31 バス運転手の時間外労働の上限規制等

1 か月 (1 年)、 4 週平均 1 週 (52 週) の拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ・①、②のいずれかを選択 ① 1 か月 (1 年) の基準 <ul style="list-style-type: none"> 1 年：3,300 時間以内 1 か月：281 時間以内 ② 4 週平均 1 週 (52 週) の基準 <ul style="list-style-type: none"> 52 週：3,300 時間以内 4 週平均 1 週：65 時間以内
1 日の拘束時間	<ul style="list-style-type: none"> ・13 時間以内 (上限 15 時間、14 時間超は週 3 回までが目安)
1 日の休息時間	<ul style="list-style-type: none"> ・継続 11 時間以上与えるよう努めることを基本とし、9 時間を下らない
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・2 日平均 1 日：9 時間以内 ・4 週平均 1 週：40 時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・4 時間以内 (運転の中断は 1 回連続 10 分以上、合計 30 分以上)
休日労働	<ul style="list-style-type: none"> ・休日労働は 2 週間に 1 回を超えない、休日労働によって拘束時間の

	上限を超えない
--	---------

(出所：厚生労働省「バス運転者の労働時間等の改善基準のポイント」を基に監査人が作成)

これらの規制が適用されていない現時点においても、人手不足により公共事業の工期の遅れやバス路線の廃止等が報道されているが、適用後にはさらなる人手不足が生じる可能性が高い。

人手不足による現状の影響と将来の見通しについて、監査人が市にヒアリングしたところ、道路建設においては「特に現状工期の遅れは見られない。引き続き工期に遅れが出ないように請負業者に十分な指導を行うとともに、4週8休を推進し、労働者の労働環境改善にも努めたい。」(道路課)、「現状は人手不足ということはないが、1日の休息時間が満たせない可能性があり、運転士の確保やダイヤの一部減便を検討しなければならない。」(総務企画課)とのことであった。

市においては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。

2. 監査結果及び意見のまとめ

(1) 結果及び意見の一覧

監査の結果及び意見の一覧は、図表 32 のとおりである。結果が 5 項目、意見が 34 項目あり、合計 39 項目である。

なお、表中の右側にある「頁」は、本報告書における各項目の記載箇所である。

図表 32 監査の結果及び意見の一覧

項目	No	監査の結果及び意見	頁
交通関連 事業全般	0-①	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た対応について	意見 31
	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	意見 38
	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	意見 39
	0-④	交通関連事業に関与する労働者の保護と労働規制に関する対応について	意見 41
都市創造部 都市づくり 推進課	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
	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
	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
	1-④	J R 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
	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
	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
都市創造部 管理課	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
	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
	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
	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

項目	No	監査の結果及び意見	頁
	2-⑤	自転車に関する事業を交通政策の一環として扱うことについて	意見 82
	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
都市創造部 道路課	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
	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
	3-③	各種長寿命化計画の公表について	意見 100
	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
	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
	3-⑥	郵便入札適用案件の拡大について	意見 104
	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
	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
	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
	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
	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
交通部 総務企画 課・運輸課	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
	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
	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
	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
	4-⑤	赤字路線の収支改善について	意見 137
	4-⑥	運賃体系の見直しの検討について	意見 139
	4-⑦	職員（運転手）待遇の継続的な検討について	意見 140
	4-⑧	今後の車両更新に向けた積立金について	意見 141
	4-⑨	高槻市営バス経営戦略の適宜更新について	意見 141
	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

項目	No	監査の結果及び意見		頁
	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
	4-⑫	車両点検整備等業務委託における受託事業者の確保について	意見	143

IV 監査の結果及び意見（各論）

1. 都市創造部都市づくり推進課

（1）総論

① 都市づくり推進課の概要

都市づくり推進課では、都市拠点及び都市基盤の整備に係るまちづくりの推進を担っており、高槻市事務分掌規則によると、都市づくり推進課の分掌業務は以下のとおりである。

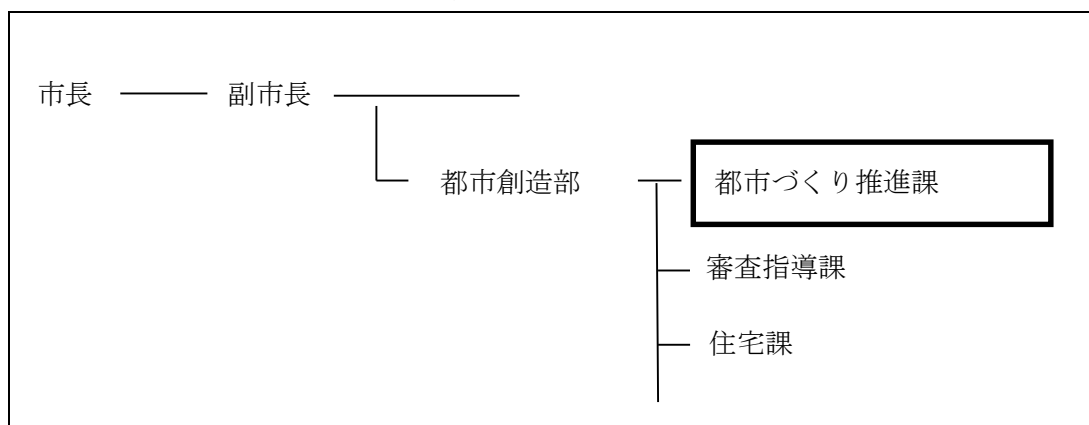
- (1) 部の所管に係る総合計画の立案に関する事。
- (2) 部の所管に係る主要施策事業の計画に関する事。
- (3) 部の所管に係る事務事業の調整及び進行管理に関する事。
- (4) 都市拠点及び都市基盤の整備に係るまちづくりの推進に関する事。
- (5) 都市景観の形成に係る計画、調整及び推進に関する事。
- (6) 総合交通体系の計画に関する事。
- (7) 交通バリアフリーに関する事。
- (8) 都市計画の計画及び調整並びに手続に関する事。
- (9) 都市計画施設等の区域内における建築の許可に関する事。
- (10) 都市計画の縦覧及び証明に関する事。
- (11) 国土利用計画法(昭和49年法律第92号)に基づく土地売買等の届出に関する事。
- (12) 地区計画等の区域内における行為の届出に関する事。
- (13) 行政境界に関する事。
- (14) 生産緑地に関する事。
- (15) 屋外広告物の許可及び指導に関する事。
- (16) 景観計画区域内における行為の届出に関する事。
- (17) 土地区画整理法(昭和29年法律第119号)及び都市再開発法(昭和44年法律第38号)に基づく許認可に関する事。
- (18) 国土利用計画及び土地利用基本計画に関する事。
- (19) 高槻都市開発株式会社との連絡及び調整に関する事。
- (20) 部内の課との連絡及び調整に関する事。
- (21) 部内の他の課の所管に属しない事。
- (22) 部の庶務に関する事。

② 組織体制及び職員の状況

(i) 組織図

都市づくり推進課の組織図は、図表 33 のとおりである。市では令和 5 年 8 月 1 日に機構改革が実施されたが、都市づくり推進課では大きな変更はなく、令和 4 年度からの体制が引き続き維持されている。

図表 33 都市づくり推進課の組織図



(出所：市「高槻市行政組織図」を基に監査人が作成)

(ii) 職員数の推移

都市づくり推進課における直近 3 年間の職員数の推移は、図表 34 のとおりである。職員数は合計 23 人であり、過去 3 年間で大きな増減はない。

図表 34 職員数の推移 (各年 4 月 1 日現在)

(単位：人)

課名	区分	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
都市づくり推進課	正規職員	20	20 (※)	20
	再任用短時間職員	1	1	1
	月額制会計年度任用職員	0	0	0
	時間額制会計年度任用職員	2	2	2

※：兼部長代理を含む

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(iii) 職務分掌の状況

都市づくり推進課における令和5年度における職務分掌は、図表35のとおりである。都市づくり推進課では課内を3チームに分けて業務を実施している。交通関連事業に関する分掌業務は、主に計画チームが担当している。

図表 35 職務分掌の状況

チーム	職制	主要な事務分掌
課長（土木）		課全般の指導及び総合調整
主幹（事務）		都市拠点及び都市基盤の整備に係るまちづくりの推進に関する業務及び課全般の指導
課長代理（土木）		課全般の指導及び総合調整の補佐
景観・管理チーム (8名)	主査(3名) 主任(1名) 一般職 (3名) 会計年度任用職員 (1名)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観・管理チームの総括 ・ 部内の課との連絡及び調整に関する事 ・ 部の庶務に関する事 ・ 課の一般庶務に関する事 ・ 都市景観の形成に係る計画、調整及び推進に関する事 ・ 都市計画施設等の区域内における建築の許可に関する事 ・ 景観計画区域内における行為の届出に関する事 ・ 都市計画の縦覧及び証明に関する事。 ・ 国土利用計画法に基づく土地売買等の届出に関する事 ・ 地区計画等の区域内における行為の届出に関する事 ・ 生産緑地に関する事 ・ 屋外広告物の許可及び指導に関する事 ・ 土地区画整理法（昭和29年法律第119号）及び都市再開発法（昭和44年法律第38号）に基づく許認可に関する事 ・ 行政境界に関する事 ・ 課全般の事務補助に関する事
計画チーム (5名)	主査(2名) 主任(1名) 一般職(2名)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画チームの総括 ・ 都市拠点及び都市基盤の整備に係るまちづくりの推進に関する事 ・ 総合交通体系の計画に関する事 ・ 交通バリアフリーに関する事 ・ 国土利用計画及び土地利用基本計画に関する事

チーム	職制	主要な事務分掌
まちづくり支援チーム (7名)	副主幹 (1名) 主査 (1名) 主任 (2名) 一般職 (2名) 会計年度任用職員 (1名)	<ul style="list-style-type: none"> ・都市拠点及び都市基盤の整備に係るまちづくりの推進に関すること ・都市計画の計画及び調整並びに手続に関すること ・土地区画整理法 (昭和 29 年法律第 119 号) 及び都市再開発法 (昭和 44 年法律第 38 号) に基づく許認可に関すること ・課全般の事務補助に関すること

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

③ 歳入歳出決算・財産の状況

(i) 歳入の状況

都市づくり推進課における歳入決算額の過去 3 年間の推移は、図表 36 のとおりである。これによると、歳入額の大半は屋外広告物手数料及び成合南地区土地区画整理事業に関する国庫補助金で構成されている。

図表 36 都市づくり推進課歳入決算の推移 (令和 2 年度～令和 4 年度)

(単位：千円)

款項目	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
使用料及び手数料 手数料 土木手数料	5,741	5,430	5,585
国庫支出金 国庫補助金 土木費国庫補助金	95,203	45,995	7,900
国庫支出金 国庫交付金 土木費国庫交付金	0	0	1,928
府支出金 府委託金 土木費府委託金	173	0	388
府支出金 府交付金 土木費府交付金	555	799	733
諸収入 雑入 雑入	46	56	28
歳入合計	101,717	52,280	16,562

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(ii) 歳出の状況

都市づくり推進課における歳出決算額の過去3年間の推移は、図表37のとおりである。歳出の大半は、都市計画に関する委託費やコロナ禍によって令和2年度から令和4年度にかけて実施した公共交通事業者特別応援金給付事業の給付金など都市計画総務費となっている。なお、都市計画総務費のうち、令和2年度の35,724千円分、令和3年度の80,115千円分、令和4年度の19,500千円分は、成合南地区の土地区画整理事業に係る繰越分である。

図表37 都市づくり推進課歳出決算の推移（令和2年度～令和4年度）

(単位：千円)

款項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度
総務費 総務管理費 共通物品費	59	57	30
土木費 土木管理費 土木総務費	271	324	321
土木費 土木管理費 交通安全対策費	307	4,942	282
土木費 都市計画費 都市計画総務費	320,949	162,067	58,507
歳出合計	321,587	167,390	59,139

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(iii) 交通関連事業に関する施設及び財産の状況

都市づくり推進課において、交通関連事業に関する施設及び財産は、特に保有していない。

④ 令和4年度における主な事業の状況

都市づくり推進課における交通関連事業に関する主な事務事業は、以下のとおりである。

(i) 総合交通体系推進事業

項目	概要
事務事業名	総合交通体系推進事業
根拠法	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
関連する主な計画	市総合交通戦略など
目的	「誰もが住みやすさを実感できる快適な都市」の実現に向け、市民の

項目	概要
	生活に欠かすことのできない移動手段を確保するため、本市の交通体系の維持・改善に関する各種取組を推進する。
主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するため、地域公共交通計画の策定に向け取り組む ・本市の都市交通を支える持続可能な交通体系の確立を図るため、山間3地域における適切な交通手段の導入に向け検討を行う ・本市の主要渋滞箇所として指定されている府道16号大阪高槻線(市役所前交差点～唐崎北交差点)において、交通渋滞対策の検討を行う
実施主体	市
実施形態	直営
令和4年度事業費	113千円

ア) 高槻市総合交通戦略に関する業務

都市づくり推進課では、市総合交通戦略に関して国土交通省や府、大阪府警、公共交通事業者といった関係機関や市の関係部署との連絡調整及び取組内容の取りまとめの役割を担っている。計画策定時の全体調整、取りまとめのほか、年度ごとに推進会議を開催して交通施策の進捗確認の実施、モニタリング指標の確認結果のホームページ掲載による市民・関係者などへの周知に関する業務を行っている。

イ) 地域公共交通計画に関する業務

地域公共交通計画は、人口減少やモータリゼーション、ライフスタイルの変化による公共交通機関の利用者の落ち込みを踏まえ、地域交通法に基づき、地方公共団体が利便性・持続可能性・生産性の高い公共交通ネットワークへの再構築を進めるための計画である。国土交通省によれば、地域の関係者で構成される法定協議会において協議を行い、地域の実情に応じた地域公共交通計画を策定の上、個別の実施計画について国土交通大臣の認定を受けた場合、予算上の措置や許認可手続の一元化といった特例措置が設けられている。

都市づくり推進課では、令和7年度に予定している市総合交通戦略の改定にあわせて地域公共交通計画の策定を行う予定であり、令和4年度は、令和5年度からの計画策定作業の開始に向けて、法定協議会となる「高槻市地域公共交通協議会」の設置に必要な条例改正の手続を行った。

ウ) 山間3地域における適切な交通手段の導入検討に関する業務

都市づくり推進課では、令和3年度から令和12年度に適用される「市営バス経営戦略」を踏まえ、市の萩谷地区、檜田地区、川久保地区の市営バス路線を対象に、適切な交通手

段の導入に向けた検討を行っている。令和4年度は、令和5年度からの対象地域の住民との意見交換に先立ち、他の地方公共団体の事例調査や内部検討を行っている。

エ) 府道16号の交通渋滞対策

都市づくり推進課では、平成24年度に国土交通省が設置した「京阪神圏渋滞ボトルネック対策協議会」にて「地域の主要渋滞箇所」として選定された府道16号について、交通渋滞解消に向けた施策を検討している。

令和4年度は、国土交通省、府、府警察本部、市で構成される「高槻市交通需要マネジメントに関する勉強会」を令和4年10月と令和5年2月に開催し、課題の共有、解決策の検討を行い、令和5年度には、これまで通過に2~3回の信号待ちを要していた市役所前交差点の信号調整を実施して、信号待ちの改善につなげた。

(ii) JR高槻駅北東地区関連事業

項目	概要
事務事業名	JR高槻駅北東地区関連事業
根拠法	高槻市景観条例
関連する主な計画	高槻市景観計画
目的	豊かな緑と高質な都市空間による、高槻の玄関口にふさわしい、持続可能な都市景観の形成。
主な事業内容	・景観重点地区に指定されたJR高槻駅北東地区において、良好な景観を形成するため、地区内の公共施設と公益的施設の維持管理を官民一体となって行う
実施主体	市
実施形態	委託
令和4年度事業費	5,284千円

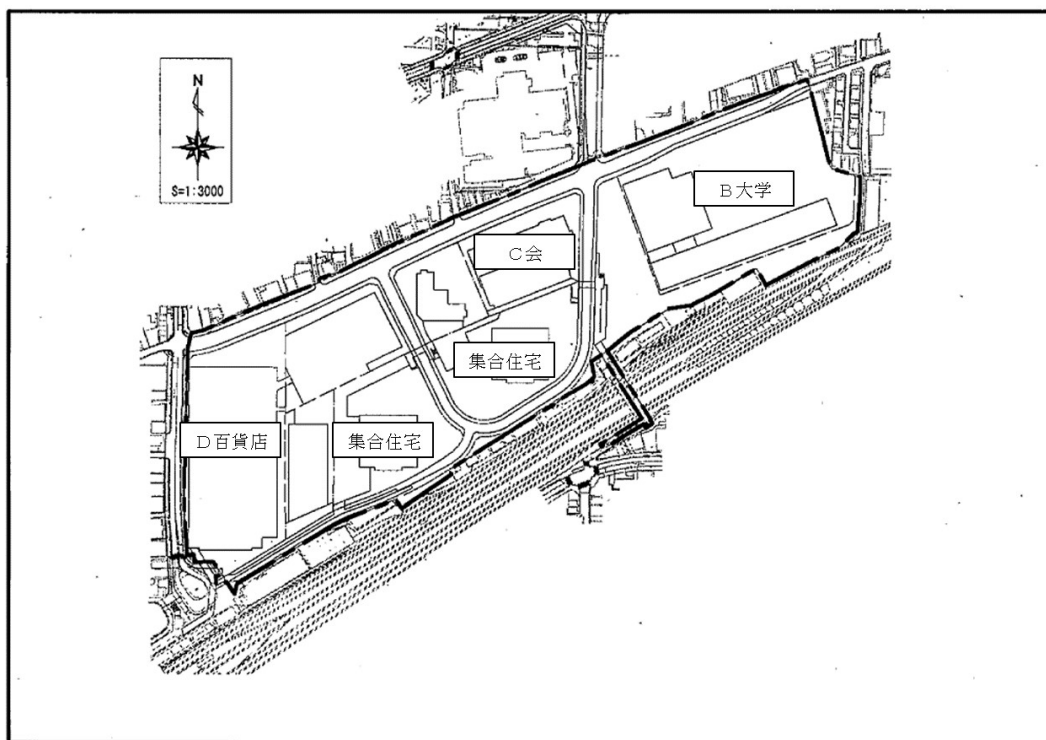
ア) JR高槻駅北東地区関連事業の概要

JR高槻駅北東地区関連事業は、高槻市景観計画においてJR高槻駅北東地区が景観重点地区に位置づけられたのを踏まえ、官民が公共施設と公益的施設の維持管理を一体的に行うことで、良好な景観を高いレベルで維持するため、地区内の清掃、植栽などの維持管理作業を地域団体に委託し、市は維持管理作業を行った場合に通常要する費用を業務委託契約によって負担するものである。

図表38のとおり、JR高槻駅北東の小売店、集合住宅、医療機関、大学で囲まれる区域を対象に、区域内の大学、医療機関、小売店、集合住宅などで構成する「MUSEたかつき管理協議会」（以下、「協議会」という。）と維持管理に関して「JR高槻駅北東地区における官民一体となった維持管理に関する基本協定書」「JR高槻駅北東地区における官民一

体となった維持管理のうち公共デッキ・トイレ・歩道の清掃・植栽に関する細目協定書」「J R高槻駅北東地区における官民一体となった維持管理のうち公園の清掃・植栽に関する細目協定書」「J R高槻駅北東地区における官民一体となった維持管理のうち駐輪対策に関する細目協定書」（以下、「協定書」という。）を平成 23 年から平成 24 年にかけて締結している。

図表 38 J R 高槻駅北東地区関連事業の対象区域



(出所：市提出資料を監査人が加工)

イ) J R 高槻駅北東地区関連事業の業務内容

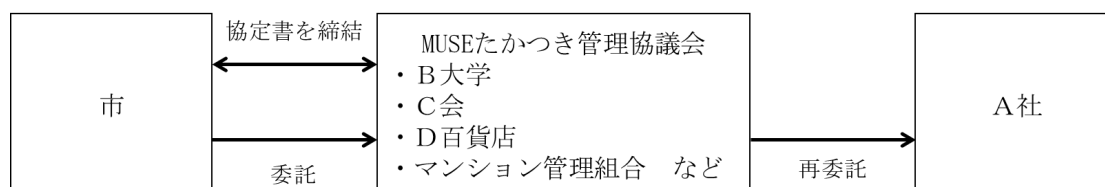
都市づくり推進課では、協定書に基づく取組内容について年 2 回、協議会と連絡調整会議を実施して協議を行いながら、対象区域内の歩道、デッキ、トイレ、公園の日常清掃、歩道や緑地の植栽管理について、市は通常の作業量に基づく見積りを協議会から徴収して、年度ごとに業務委託契約を締結している。

協議会は業務委託契約に基づき、予め市に提出した年間管理計画表に従った清掃作業や植栽管理などを行い、月末ごと業務完了届を提出する。都市づくり推進課では、業務完了報告の内容について検査を行い、検査合格であれば、業務委託料の 12 分の 1 を協議会に対して支払っている。

なお、協議会では委託を受けた業務の実施を、業務委託契約に基づく市の承諾の下、公益的施設の維持管理と併せて A 社へ再委託している。業務委託契約の全体の概要は図表 39

のとおりである。

図表 39 J R 高槻駅北東地区関連事業での業務委託契約の概要



(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

ウ) J R 高槻駅北東地区関連事業の進捗

J R 高槻駅北東地区関連事業に関して、協議会との業務委託契約に基づく作業内容とその実施状況は図表 40、作業の様子は図表 41 のとおりである。

図表 40 J R 高槻駅北東地区関連事業で作業実施状況

区分	業務内容	実施回数 (年あたり)
清掃作業	日常清掃	365 回
	落葉清掃	78 回
	定期清掃 (床面、E V 籠内清掃など)	2 回×4 か所
植栽作業	日常管理、灌水	208 回
	高木管理 (剪定、支障物除去、施肥など)	項目により 0.5~2 回
	中木管理 (剪定、薬剤散布、施肥)	項目により 1~2 回
	生垣管理 (剪定、薬剤散布、施肥)	項目により 1~2 回
	低木管理 (剪定、施肥、除草など)	項目により 1~2 回
	地被類管理 (薬剤散布、施肥、除草など)	項目により 1~2 回
	芝生管理 (芝刈、目途・施肥など)	項目により 1~4 回
総合巡回点検	巡回点検	12 回
	緊急対応	必要時 (令和 4 年度は 26 回)

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

図表 41 J R 高槻駅北東地区関連事業での作業の様子



(出所：監査人撮影（令和 5 年 10 月 16 日）)

(iii) 公共交通事業者特別応援金給付事業

項目	概要
事務事業名	公共交通事業者特別応援金給付事業
根拠法	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律
関連する主な計画	市総合交通戦略ほか
目的	高槻市内の公共交通体系の維持を図る。
主な事業内容	・地域公共交通は、市民の移動を支える重要なインフラであることから、コロナ禍における原油価格高騰等により経営に影響を受けながらも事業の継続に努める事業者に対し、特別応援金を給付する
実施主体	市
実施形態	補助
令和 4 年度事業費	17,202 千円

ア) 公共交通事業者特別応援金給付事業の概要

令和 2 年度から継続して実施している公共交通事業者特別応援金給付事業では、令和 4 年度には新型コロナウイルス感染症流行下における原油価格高騰等により経営に影響を受けている市内の公共交通事業者を対象に特別応援金を給付している。

給付対象となる者は、「バス事業又はタクシー事業を営んでいること」「高槻市内に営業所を有していること」「感染予防対策を実施していること」「今後において事業を継続する意思を有すること」のいずれにも該当する公共交通事業者であり、車両数に応じて、バス事業であれば車両 1 台あたり 6 万円、タクシー事業であれば車両 1 台あたり 2 万円を給付する。

なお、車両数の定義は、バス事業者は市外の路線も保有している実情を勘案し、対象車

両数は給付申請の日においてバス事業を供する車両総数に、全体の年間実車走行距離に占める市の区域内の年間実車走行距離の割合を乗じた数（小数点以下第1位を切り上げ）としている。また、タクシー事業者については、給付申請の日において専ら市内でタクシー事業に供する車両数としている。

イ) 公共交通事業者特別応援金給付事業の業務内容

都市づくり推進課では、「高槻市公共交通事業者特別応援金給付要綱」に基づき、市内の公共交通事業者からの給付申請を受け付け、申請内容を審査の上、給付の可否を決定している。給付申請の際、市内の公共交通事業者は給付申請書と併せて「バス事業又はタクシー事業の許可を証する書類の写し」「対象車両数が確認できる書類」「高槻市内に営業所を有することを証する書類の写し」など市内での営業と車両数を証明する書類を都市づくり推進課に提出している。

なお、都市づくり推進課では、令和4年7月1日の申請受付開始にあわせ、府内のバス事業者団体、タクシー事業者団体に公共交通事業者特別応援金給付事業を案内し、市内の公共交通事業者への周知を依頼している。

ウ) 公共交通事業者特別応援金給付事業の申請・給付実績

公共交通事業者特別応援金給付事業の申請・給付の実績は図表42のとおりである。バスと法人タクシーについては全ての事業者から申請があるのに対し、介護タクシー事業者からの申請は対象事業者数の46.9%にとどまっている。

図表42 公共交通事業者特別応援金給付事業の申請・給付実績

【金額ベース（単位：千円）】

	全事業者	バス	法人 タクシー	個人 タクシー	介護 タクシー
予算額	19,600	12,600	4,900	1,200	900
給付申請額	17,200	11,340	4,600	780	480
(%)	(87.8%)	(90.0%)	(93.9%)	(65.0%)	(53.3%)
(対象車両：台)	482	189	230	39	24

【事業者数ベース（単位：事業者）】

	全事業者	バス	法人 タクシー	個人 タクシー	介護 タクシー
対象事業者数	93	3	4	54	32
給付申請者数	61	3	4	39	15
(%)	(65.6%)	(100.0%)	(100.0%)	(72.2%)	(46.9%)

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(2) 実施手続

1. 都市づくり推進課における業務、市総合交通戦略など主要事業の内容、進捗状況について担当者へのヒアリング
2. 都市づくり推進課が所管する交通関連業務に関する資料、決裁書類等の閲覧
3. 業務実施状況に係る現地視察

(3) 結果及び意見

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）

市総合交通戦略では、目指すべき交通体系の将来像の実現に向けて、関連する交通施策の進捗状況を年 1 回、推進会議で確認している。上記会議にあわせて、都市づくり推進課より各施策を実施する市内各関係課をはじめ、国土交通省、府、大阪府警、交通事業者といった関係団体などに対して、各施策の進捗状況を確認している。しかし、大阪府警が事業の推進主体となっている図表 43 の事業について、資料で確認できる平成 28 年度以降、進捗状況が実施なしであった。

図表 43 大阪府警から進捗状況が実施なしとなっている事業

交通施策の方向性	交通施策名	施策概要	事業
子育て世代が気軽に外出できる移動環境の実現	地域住民に優しい生活道路の創出	住宅地内の生活道路における歩行者の安全な通行の確保	ゾーン 30 の拡充
			一方通行化
			歩車分離信号

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

都市づくり推進課によると、「大阪府警から当該事業については、現時点で実施予定がない旨聞いている。住宅地内の生活道路によっては、車両速度を 30km に規制するゾーン 30 よりも車両速度を 20km に規制している路線が多い地域や、一方通行や歩車分離信号の導入に難色を示す地域もあり、市域一律にゾーン 30 や一方通行化、歩車分離信号の導入は交通施策の方向性と照らし合わせて、適切とは言い難い場合もある。事業としては挙げているが、地域の実情を踏まえながら、必要に応じて対応していくものである。当該施策の代替としては、道路課から注意喚起のための路面表示・看板設置を提案してもらい、シケインの設置や看板の設置に取り組んでいる。」とのことであった。

当該事業のような地域の実情に応じて適宜対応していく事業については、市で人事異動により担当者が変更になった場合、後任の担当者に当該事業の趣旨や方向性が正確に伝わらない可能性も考慮して、「実施なし」だけでなく「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。

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）

市総合交通戦略では、目指すべき交通体系の将来像の実現に向けて、交通全般がどのような方向を向いているか定量的に示すため、モニタリング指標を設けており、各交通施策の実施により効果や達成状況を年度ごとに、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確認結果において、「(10) 移動手段に関する満足度」の確認値が「歩行、自転車及び自動車に関する不満・やや不満が改善」とされているが、当該項目の根拠となる「高槻市と関西大学による高槻市民郵送調査」（以下、「市民アンケート調査」という。）において、前回調査（令和元年度実施）から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。

具体的には、図表44のとおり、令和元年度調査ではQ8において高槻市の交通手段の満足度を、徒歩、自転車、バイク、バス、鉄道、自動車、タクシー、駅前広場の分野に分けて計18項目に細分化して質問していたが、令和4年度調査では駅前広場の満足度の項目が削除されて計17項目の質問になっている。そのため、令和元年度と令和4年度とで移動手段に関する満足度がどのように変化したか一部単純に比較することができなくなっている。

今後、モニタリング指標の確認においては、時系列で比較可能なデータが収集できるよう、庁内関係課と綿密な調整を行うとともに、今後本格化する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定することが望まれる。

図表44 令和元年度と令和4年度の交通手段満足度に関する質問表

令和元年度	令和4年度																																																																												
<p>Q8. 高槻市の交通手段等におけるそれぞれの現状について、あなたはどのくらい満足していますか。</p> <p>A. 【徒歩】：歩道の整備の状況</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>満足</td> <td>やや満足</td> <td>どちらともいえない</td> <td>やや不満</td> <td>不満</td> </tr> </table> <p>B. 【徒歩】：バリアフリー化</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>満足</td> <td>やや満足</td> <td>どちらともいえない</td> <td>やや不満</td> <td>不満</td> </tr> </table> <p>(中略)</p> <p>Q. 【タクシー】：利用しやすさ</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>満足</td> <td>やや満足</td> <td>どちらともいえない</td> <td>やや不満</td> <td>不満</td> <td>利用しない</td> </tr> </table> <p>R. 【その他】：駅前広場</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>満足</td> <td>やや満足</td> <td>どちらともいえない</td> <td>やや不満</td> <td>不満</td> <td>利用しない</td> </tr> </table> <p>Q9. 地域ブランドと呼べるような特産品や観光地が、高槻市にはあると思いますか。</p>	1	2	3	4	5	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	1	2	3	4	5	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	1	2	3	4	5	6	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	利用しない	1	2	3	4	5	6	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	利用しない	<p>Q10. 高槻市の交通手段等におけるそれぞれの現状について、あなたはどのくらい満足していますか。</p> <p>A. 【徒歩】：歩道の整備の状況</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>満足</td> <td>やや満足</td> <td>どちらともいえない</td> <td>やや不満</td> <td>不満</td> </tr> </table> <p>B. 【徒歩】：バリアフリー化</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>満足</td> <td>やや満足</td> <td>どちらともいえない</td> <td>やや不満</td> <td>不満</td> </tr> </table> <p>(中略)</p> <p>Q. 【タクシー】：利用しやすさ</p> <table border="1"> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>満足</td> <td>やや満足</td> <td>どちらともいえない</td> <td>やや不満</td> <td>不満</td> <td>利用しない</td> </tr> </table> <p>Q11. あなたは、1日に平均して何分くらい歩いていますか。</p>	1	2	3	4	5	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	1	2	3	4	5	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	1	2	3	4	5	6	満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	利用しない
1	2	3	4	5																																																																									
満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満																																																																									
1	2	3	4	5																																																																									
満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満																																																																									
1	2	3	4	5	6																																																																								
満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	利用しない																																																																								
1	2	3	4	5	6																																																																								
満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	利用しない																																																																								
1	2	3	4	5																																																																									
満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満																																																																									
1	2	3	4	5																																																																									
満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満																																																																									
1	2	3	4	5	6																																																																								
満足	やや満足	どちらともいえない	やや不満	不満	利用しない																																																																								

（出所：市ホームページを監査人が加工）

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）

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。都市づくり推進課によると、令和4年度の確認結果は、令和5年8月18日に公開されているが、一方で令和3年度分の確認結果は、令和4年4月20日に公開されており、令和4年度の開示は年度開始から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。

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）

JR高槻駅北東地区関連事業では、業務委託契約書第11条、12条、およびその仕様書において、月末ごとに業務完了届を業務委託契約の受注者より受取後、検査を行い、検査が合格であった場合に業務委託料の総額の12分の1の支払を行うことが規定されている。

都市づくり推進課によると、受注者に対する検査の結果の通知は口頭にて行い特段の記録を残していないとのことであった。

業務委託契約では、発注者である市に対して検査結果の通知を規定しているわけではないが、将来的に本業務委託契約に関して契約内容や受注者の業務実施状況、決裁関係書類を遡及して調査が必要になった場合や、他市の事例を踏まえると、事業の規模等必要に応じて検査結果の通知を文書で行うか、従来どおり口頭で行う場合は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。

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）

公共交通事業者特別応援金給付事業では、特に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。都市づくり推進課によれば、公共交通事業者特別応援金の申請受付開始時に、府内のバス事業者団体やタクシー事業者団体といった団体を通じて対象事業者へ周知だけでなく、市ホームページや広報誌を活用し、幅広く周知を行った上、介護タクシー事業者については、障がい福祉課に登録のある市内介護タクシー事業者や過年度の申請者に対して、電話での個別周知を行ったとのことであった。しかし、府内のバス事業者団体やタクシー事業者団体はバス事業者や法人タクシー事業者が加入する団体であって、介護タクシーはこれら団体には所属していない場合が多いため、公共交通事業者特別応援金の情報が十分に行き渡らず、結果として給付申請者数の割合の低さにつながった要因の可能性はある。

よって今後、公共交通事業者特別応援金給付事業と同様の制度を創設する場合は、介護タクシーの給付申請者数の割合の低さについては、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た周知を検討されたい。

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）

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及び対象車両数が確認できる書類等を添付して申請をすることになっている。都市づくり推進課によれば、申請後、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。

新型コロナウイルス感染症の流行をきっかけに実施された国や他の自治体の給付金や補助金、助成金事業において、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、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。

実地検査の手法としては、

- ・申請した全事業者から無作為抽出した複数の事業者に訪問の上、申請時提出書類と、提出書類の原本と申請対象の車両の確認
- ・バス事業者、タクシー事業者ごとに無作為抽出した複数の事業者に訪問の上、申請時提出書類と、提出書類の原本と申請対象の車両の確認

などが考えられる。さらに複数の車両を保有しているため、申請対象の全車両の確認が1回の実地検査では困難な場合には、複数回に分けて実施、または実地検査時に不在だった車両に対しては後日、対象車両を撮影した写真の提出を依頼することなども考えられる。

2. 都市創造部管理課

(1) 総論

① 管理課の概要

管理課は、道路の認定や供用の開始、占用許可、放置自転車対策、交通安全対策、市営の駐車場や自転車駐車場の管理等を担っている。高槻市事務分掌規則によると、管理課の事務分掌は、以下のとおりである。

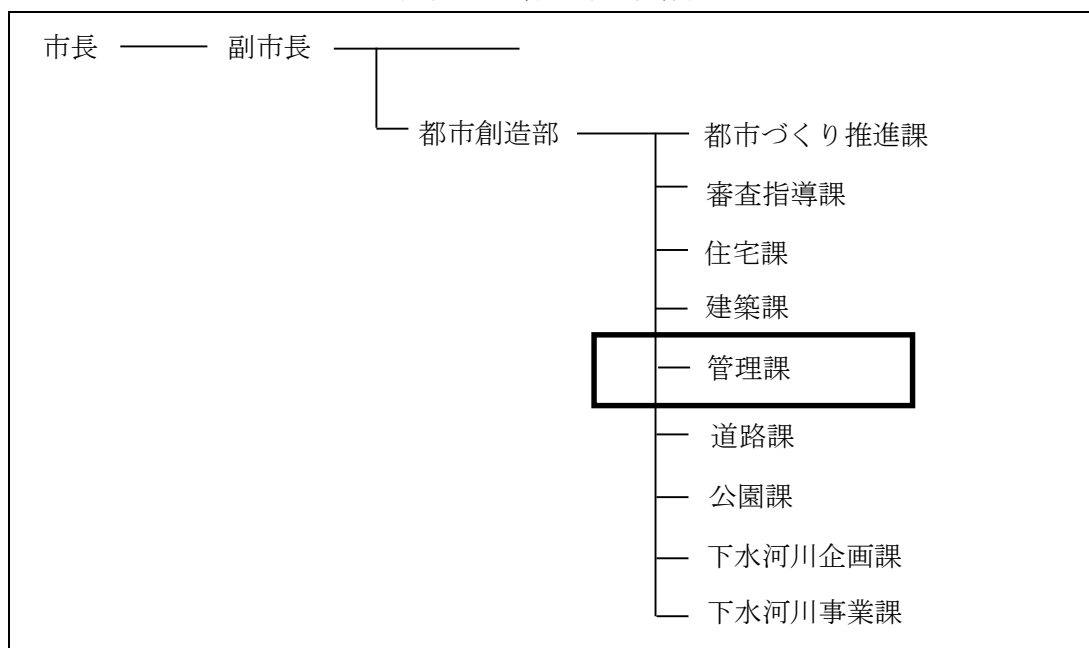
- (1) 私設道路敷及び水路敷の寄附の収受に関する事。
- (2) 街路灯の設置及び保全に関する事。
- (3) 道路証明に関する事。
- (4) 道路、準用河川及び特定公共物の占用並びに地下埋設物の掘削の許可に関する事。
- (5) 地下埋設物に係る連絡及び調整に関する事。
- (6) 道路パトロールに関する事。
- (7) 開発協議に関する事。
- (8) 所管に係る事故に関する事。
- (9) 所管に係る不法占用に関する事。
- (10) 道路台帳及び橋りょう台帳の整備及び保管に関する事。
- (11) 道路の認定、区域決定及び供用開始並びに準用河川の指定に関する事。
- (12) 道路、準用河川及び特定公共物の変更及び廃止に関する事。
- (13) 高槻市公共基準点及び道路境界標識の管理に関する事。
- (14) 道路、準用河川及び特定公共物の境界確定に関する事。
- (15) 道路、準用河川及び特定公共物の管理及び調査に関する事。
- (16) 道路、準用河川及び特定公共物に係る資料の収集に関する事。
- (17) 交通安全施策の企画及び調査に関する事。
- (18) 交通安全思想の啓発に関する事。
- (19) 交通安全関係団体に関する事。
- (20) その他交通安全施策に関する事。
- (21) 放置自転車対策に係る調査、研究及び立案に関する事。
- (22) 自転車駐車場及び市営駐車場の整備計画に関する事。
- (23) 市立自転車駐車場及び市営駐車場の管理に関する事。
- (24) 路外駐車場に関する事。
- (25) その他自転車対策及び駐車場対策に関する事。

② 組織体制及び職員の状況

(i) 組織図

管理課の組織図は、図表 45 のとおりである。

図表 45 管理課の組織図



(出所：市「高槻市行政組織図」を基に監査人が作成)

(ii) 職員数の推移

管理課における直近3年間の職員数の推移は、図表 46 のとおりである。職員数に特に大きな変動は見られない。

図表 46 職員数の推移 (各年4月1日現在)

(単位：人)

課名	区分	令和3年度	令和4年度	令和5年度
管理課	正規職員	27	25	25
	再任用フルタイム職員	0	1	1
	再任用短時間職員	2	2	2
	月額制会計年度任用職員	3	3	3
	時間額制会計年度任用職員	6	5	5

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(iii) 職務分掌の状況

管理課における令和5年度における職務分掌は、図表47のとおりである。管理課では課内を4チームに分けて業務を実施している。

図表47 職務分掌の状況

チーム	職制	主要な事務分掌
課長（事務）	課全般の指導及び総合調整	
課長代理（土木）	課全般の指導及び総合調整の補佐	
用地管理チーム （12名）	TL・主査（1名） 主査（1名） 主任（3名） 一般職（6名） 再任用職員（1名）	<ul style="list-style-type: none"> ・私設道路敷及び水路敷の寄附の収受に関する事 ・道路証明に関する事 ・道路パトロールに関する事 ・開発協議に関する事 ・所管に係る事故に関する事 ・所管に係る不法占用に関する事 ・道路台帳及び橋りょう台帳の整備及び保管に関する事 ・道路の認定、区域決定及び供用開始並びに準用河川の指定に関する事 ・道路、準用河川及び特定公共物の変更及び廃止に関する事 ・高槻市公共基準点及び道路境界標識の管理に関する事 ・道路、準用河川及び特定公共物の境界確定に関する事 ・道路、準用河川及び特定公共物の管理及び調査に関する事 ・道路、準用河川及び特定公共物に係る資料の収集に関する事
路政チーム （9名）	TL・主査（1名） 主任（1名） 一般職（3名） 再任用職員（1名） 会計年度任用職員（3名）	<ul style="list-style-type: none"> ・道路、準用河川及び特定公共物の占用並びに地下埋設物の掘削の許可に関する事 ・地下埋設物に係る連絡及び調整に関する事 ・課の一般庶務に関する事 ・街路灯の設置及び保全に関する事 ・課全般の事務補助に関する事

チーム	職制	主要な事務分掌
施設チーム (7名)	T L・副主幹 (1名) 主任(1名) 一般職(2名) 再任用職員(1名) 会計年度任用職員(2名)	<ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車対策に係る調査、研究及び立案に関すること ・自転車駐車場及び市営駐車場の整備計画に関すること ・市立自転車駐車場及び市営駐車場の管理に関すること ・路外駐車場に関すること ・その他自転車対策及び駐車場対策に関すること
交通安全チーム (6名)	T L・主査(1名) 主任(1名) 一般職(1名) 会計年度任用職員(3名)	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全施策の企画及び調査に関すること ・交通安全思想の啓発に関すること ・交通安全関係団体に関すること ・その他交通安全施策に関すること

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

③ 歳入歳出決算・財産の状況

(i) 歳入の状況

管理課における歳入決算額の過去3年間の推移は、図表48のとおりである。なお、駐車場特別会計が令和3年度まで設けられており、令和2年度から令和3年度までの歳入決算額の推移は図表49のとおりである。令和4年度に土木使用料が前年度比約3億円増加しているのは、令和4年度から市営駐車場管理事業が、特別会計から一般会計に変わったことによるものである。

図表48 管理課歳入決算の推移（令和2年度～令和4年度）

(単位：千円)

款項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度
分担金及び負担金 負担金 土木費負担金	4,509	2,764	4,377
使用料及び手数料 使用料 土木使用料	559,591	572,581	847,720
使用料及び手数料 手数料 土木手数料	3,695	6,781	6,671

款項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度
府支出金 府補助金 土木費府補助金	2,697	3,063	3,006
諸収入 雑入 雑入	9,885	4,024	17,708
歳入合計	580,377	589,213	879,482

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

図表 49 駐車場特別会計歳入決算の推移 (令和2年度～令和3年度)

(単位：千円)

款項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度
分担金及び負担金 負担金 駐車場負担金	-	207	-
使用料及び手数料 使用料 駐車場使用料	244,091	232,084	-
財産収入 財産売払収入 不動産売払収入	-	540,055	-
繰越金 繰越金 繰越金	736,130	645,500	-
諸収入 雑入 雑入	1,525	6,770	-
歳入合計	981,746	1,424,616	-

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(ii) 歳出の状況

管理課における歳出決算額の過去3年間の推移は、図表50のとおりである。駐車場特別会計における令和3年度までの歳出決算額の推移は図表51のとおりである。

図表 50 管理課歳出決算の推移 (令和2年度～令和4年度)

(単位：千円)

款項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度
総務費 総務管理費 共通物品費	79	80	39

款項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度
土木費 土木管理費 土木総務費	269,774	279,806	262,414
土木費 土木管理費 交通安全対策費	192,191	197,233	331,032
歳出合計	462,044	477,119	593,485

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

図表 51 駐車場特別会計歳出決算の推移 (令和2年度～令和3年度)

(単位：千円)

款項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度
駐車場費 駐車場費 駐車場管理費	204,543	280,908	-
公債費 公債費 元金	16,446	62,917	-
公債費 公債費 利子	1,260	2,348	-
歳出合計	222,249	346,173	-

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(iii) 交通関連事業に関する施設及び財産の状況

管理課における交通関連事業に関する施設及び財産の状況は、図表 52、53 のとおりである。自動車を駐車できる市営駐車場を3か所、自転車及び原動機付自転車（以下、「原付」という。）等を駐車できる市立自転車駐車場を8か所所有している。

図表 52 市営駐車場一覧 (令和5年3月31日現在)

施設名称	利用時間	収容台数 (台)		年間利用台数 (令和4年度、台)	建設年月日
		自動車	177		
桃園町	8時～22時15分	自動車	177	220,469	平成3年2月4日
高槻駅南立体	6時～23時	自動車	150	56,503	平成8年3月29日
高槻駅北地下	7時～0時30分	自動車	441	457,396	平成16年1月15日

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

図表 53 市立自転車駐車場一覧（令和 5 年 3 月 31 日現在）

施設名称	利用時間	収容台数（台）		年間利用台数 （令和4年度、台） （※2）		建設年月日
				①	②	
高槻	24時間	自転車のみ	1,050	① 288,774 ② —	平成5年3月15日	
高槻駅南	24時間	自転車、原付 自動二輪（小 型、中型、大型）	137	① 21,269 ② 26,187	昭和59年3月1日	
紺屋町	6時～23時	自転車、原付	2,000	① 528,153 ② 28,127	平成8年3月29日	
紺屋町第2	24時間	自転車、原付	800	① 177,462 ② 36,558	平成6年3月15日	
高槻駅北第2	24時間	自転車、原付	940	① 203,106 ② 45,668	平成5年3月15日	
高槻駅北地下	6時～ 0時30分	自転車、原付 自動二輪（小 型）	1,300	① 309,559 ② 44,321	平成16年1月23日	
摂津富田駅前	24時間	自転車、原付	1,794	① 445,194 ② 54,542	昭和56年3月16日	
上牧駅 （※1）	4時30分～ 0時30分	自転車、原付 自動二輪（小 型、中型、大型）	1,714	① 120,569 ② 7,308	平成17年3月10日	

※1：上牧駅自転車駐車場は令和3年4月1日から市立として開設した。

※2：年間利用台数の①は自転車（電動自転車を含む）、②は原付（自動二輪含む）。

（出所：市提出資料を基に監査人が作成）

④ 令和4年度における主な事業の状況

管理課における交通関連事業に関する主な事務事業の状況は、以下のとおりである。

(i) 市営駐車場管理事業

項目	概要
事務事業名	市営駐車場管理事業
根拠法	・高槻市営駐車場条例・同条例施行規則 ・道路法に基づき駐車料金を徴収する自動車駐車場に関する条例・同条例施行規則
関連する主な計画	—
目的	違法駐車を無くし、安全で快適な道路環境を維持する。
主な事業内容	・指定管理者による市営駐車場の管理運営を行い、駐車場利用者に安全で快適な駐車場を提供する
実施主体	市
実施形態	指定管理
令和4年度事業費	142,481千円

(ii) 市立自転車駐車場管理事業

項目	概要
事務事業名	市立自転車駐車場管理事業
根拠法	・高槻市立自転車駐車場条例・同条例施行規則 ・道路法に基づき駐車料金を徴収する自転車駐車場に関する条例・同条例施行規則
関連する主な計画	たかつき自転車まちづくり向上計画、同実行計画
目的	放置自転車を無くし、安全で快適な道路環境を維持する。
主な事業内容	・指定管理者による市立自転車駐車場の管理運営を行い、自転車等の利用者に自転車駐車場を提供する
実施主体	市
実施形態	指定管理
令和4年度事業費	128,227千円

(iii) 放置自転車対策事業

項目	概要
事務事業名	放置自転車対策事業
根拠法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律 ・ 高槻市自転車安全利用条例 ・ 高槻市自転車の駐車秩序の確立に関する条例・同条例施行規則
関連する主な計画	たかつき自転車まちづくり向上計画、同実行計画
目的	駅周辺において道路に放置された自転車を移動・保管することにより、道路利用者が安心、安全に道路を利用できる状態にする。
主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺の放置禁止区域内において啓発員による指導、啓発を行い、長時間放置された自転車等については移動・保管し、引取りに来た場合は、移動保管に要した費用の一部を負担させ返還する。引取りのない自転車については、リサイクル販売等により再利用を促進する
実施主体	市
実施形態	委託
令和4年度事業費	42,377千円

(iv) 交通安全啓発事業

項目	概要
事務事業名	交通安全啓発事業
根拠法	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律 ・ 高槻市自転車安全利用条例 ・ 高槻市自転車の駐車秩序の確立に関する条例・同条例施行規則
関連する主な計画	たかつき自転車まちづくり向上計画、同実行計画
目的	違法駐車や自転車の危険運転など悪質な交通ルール違反や交通マナーの低下は交通事故を引き起こす要因となることから、自転車利用時のルールやマナーの周知、幼児期からの交通安全教育や啓発活動といった各種取組を推進することで、交通事故要因の解消と市民の交通安全意識の醸成を図る。
主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通安全教室、交通遊園、自転車安全利用の日における街頭指導、各種啓発イベント等の開催・運営を通じて、交通ルール・マナーの定着を図る ・ 違法駐車等防止重点路線に違法駐車等防止指導員を配置し、駐

項目	概要
	車場への車両誘導や助言等を行うとともに、商店街を通行する自転車に対する啓発活動を実施する
実施主体	市
実施形態	直営・委託
令和4年度事業費	7,221千円

⑤ 管理課が所管するたかつき自転車まちづくり向上計画等の概要

(i) 策定段階

市は全国でも自転車利用率が高い都市であり、平成22年国勢調査結果によると、通勤通学時における自転車利用率は28%を占め、全国の政令指定都市及び中核市（計62都市）の中で第4位であった。この自転車利用率の高さや様々な要因により、市では自転車関連事故が多く発生しており、平成25年の全交通事故に占める自転車関連事故の割合は37%を占め、全国（19%）や府（33%）の割合に比べて高くなっていた。

このような状況に対応するために、市は平成25年度に庁内関係部局で構成する「高槻市自転車利用環境検討ワーキンググループ」を立ち上げ、平成26年度には、学識経験者や市民、学校関係者、関連団体、警察、道路管理者等から構成する附属機関として「高槻市自転車利用環境検討委員会」を設置して自転車利用環境の向上に向けた総合的な施策について議論を重ね、それらをもとに庁内の関係部局が連携を図って平成27年3月に策定したのが、「たかつき自転車まちづくり向上計画」（以下、「自転車まちづくり向上計画」という。）である。

この計画策定に続き、平成27年10月には「高槻市自転車安全利用条例」を施行した。

「自転車まちづくり向上計画」は基本計画の位置付けにあり、これに基づき実施計画の位置付けとして平成28年3月に策定されたのが「たかつき自転車まちづくり実行計画」（以下、「自転車まちづくり実行計画」という。）である。

(ii) 改訂段階

改訂のきっかけの一つに、自転車にかかる国の法律である自転車活用推進法と府の条例である「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」が制定されたこと、国及び府による自転車活用推進計画が策定されたこと等があげられる。市の調べでは、先行して制定していた自転車まちづくり向上計画と国及び府による自転車活用推進計画との間に大きな乖離はなかったため、改訂は当初の基本計画と実施計画の内容を一部変更することとなり、改訂後も同計画は継続して実施している。そして改訂後の計画は国の市町村自転車活用推進計画に位置づけている。

なお、見直し後の基本計画を「たかつき自転車まちづくり向上計画（改訂版）」（以下、「自転車まちづくり向上計画（改訂版）」という）、見直し後の実施計画を「たかつき自転車ま

ちづくり実行計画（改訂版）」（以下、「自転車まちづくり実行計画（改訂版）」という）と称し、新たに市民にインターネットで公表している。

なお、自転車関連計画等の変遷は図表 54、基本計画と実施計画との関係は図表 55 のとおりである。

図表 54 自転車関連計画等の変遷

年月	主体	実施事項
平成27年3月	市	自転車まちづくり向上計画の策定（※）
平成27年10月	市	高槻市自転車安全利用条例の施行
平成28年3月	市	自転車まちづくり実行計画の策定（※）
平成28年4月	府	大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例の一部施行
平成29年5月	国	自転車活用推進法の施行
平成30年6月	国	自転車活用推進計画の策定
令和元年12月	大阪府	大阪府自転車活用推進計画の策定
令和3年5月	国	第2次自転車活用推進計画の策定

※：本章で取り上げている事項である。

（出所：市「たかつき自転車まちづくり向上計画（改訂版）」）

図表 55 基本計画と実施計画の概要

位置付け	名称	概要
基本計画	自転車まちづくり向上計画（改訂版）	自転車利用者や関係者が一体となって、交通安全・地域活性化・健康増進・環境負荷低減などにつながる「自転車まちづくり」を推進していくことを目的に策定する基本計画
実施計画	自転車まちづくり実行計画（改訂版）	基本計画に基づき、自転車に係るハード面及びソフト面の各種施策・取組を総合的に展開することで、「自転車を安全・快適に利用できるまち たかつき」の実現を図るために策定された行動計画

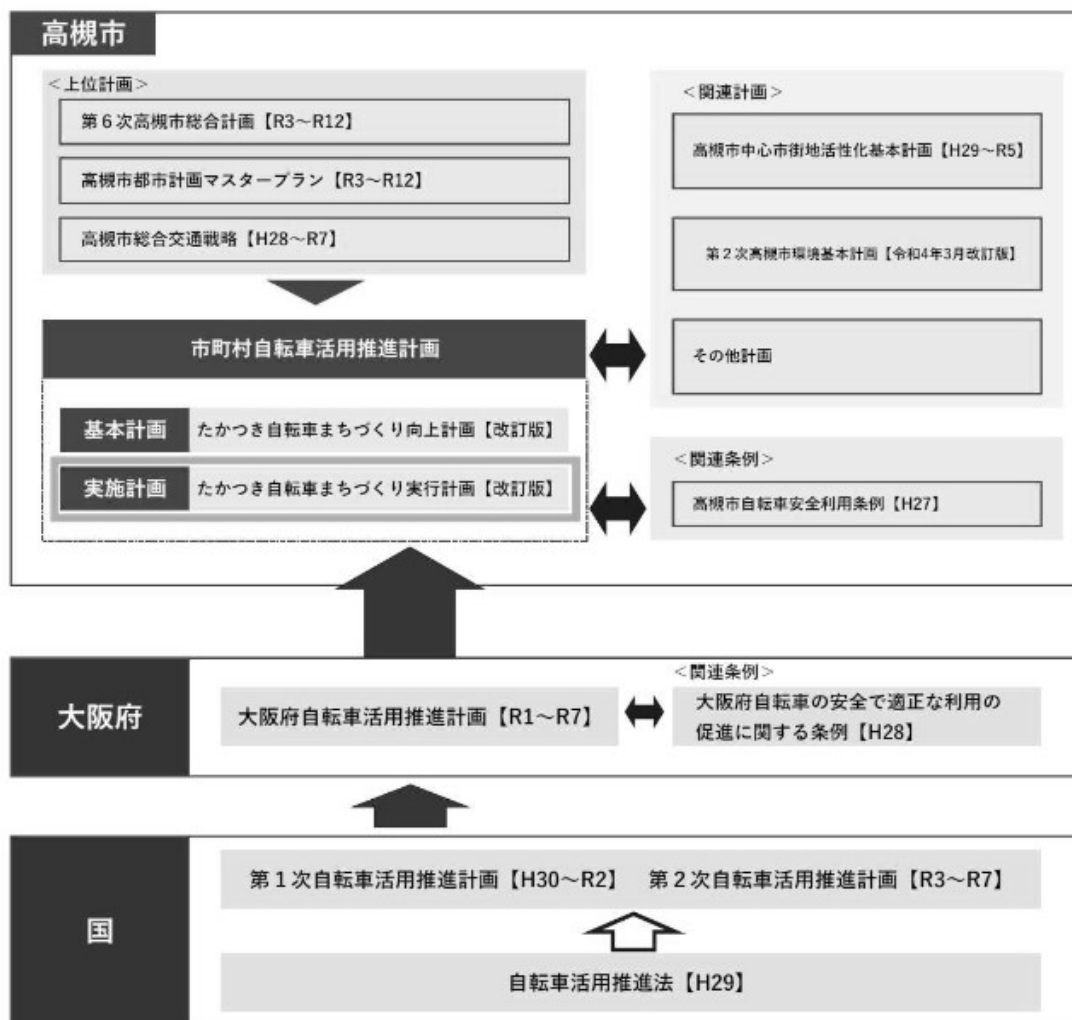
（出所：市「たかつき自転車まちづくり向上計画」（改訂版）、「たかつき自転車まちづくり実行計画」（改訂版）を基に監査人が作成）

（iii）基本計画と実施計画の関係

図表 56 のとおり、自転車まちづくり実行計画（改訂版）は、自転車まちづくり向上計画（改訂版）に基づき、ハード面（自転車通行空間や駐輪環境の整備）ならびにソフト面（自転車利用時のルールやマナーの周知、自転車の利用促進）の各種施策・取組を総合的に展

開する関係にある。

図表 56 基本計画と実施計画の位置付け及び他の計画との関係



(出所：市「たかつき自転車まちづくり実行計画（改訂版）」)

(iv) たかつき自転車まちづくり向上計画等の目的

自転車利用環境の向上を図るため、市が国に先駆けて策定した自転車まちづくり向上計画は、自転車に関する施策を総合的に推進していくための基本計画である。

市は「高槻市都市計画マスタープラン」の目標にある「環境にやさしく快適に住み続けられる都市」「生き活きとした交流を支える風格と魅力ある都市」「人にやさしく安全・安心に暮らせる都市」を実現するためには、環境負荷が少なく、健康や街中の賑わいを創出するための移動手段として、自転車は欠かすことはできないとする。その一方で、自転車が安全・快適に通行できる道路空間の不足や、自転車利用者のルール遵守やマナーの問題などを鑑み、市民が自転車関連事故に遭う可能性を低くするためには、歩行者・自転車・

自動車のそれぞれが安全に安心して通行できる道路環境づくりが求められていることから、自転車の利用環境の向上を重要な目的と定め、「自転車を安全・快適に利用できるまち たかつき」の実現を目指して、自転車まちづくり向上計画及び自転車まちづくり実行計画が策定されたという。

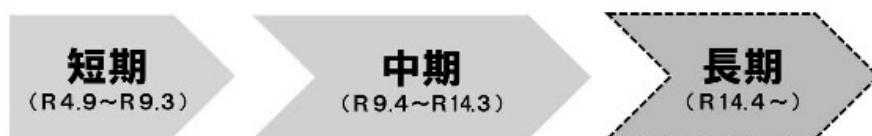
(v) たかつき自転車まちづくり向上計画等の期間

ア) 自転車まちづくり向上計画

自転車まちづくり向上計画の計画期間は、平成 27 年度～平成 32 年度の 6 年間としていた。

自転車まちづくり向上計画（改訂版）の計画期間は図表 57 のとおり、令和 4 年 9 月から令和 14 年 3 月までの 9 年 6 か月とする。この計画期間を短期（令和 4 年 9 月から令和 9 年 3 月）と中期（令和 9 年 4 月から令和 14 年 3 月）に区分し、適宜見直しを図りながら自転車利用環境の向上に向けて着実な施策の実現を目指すものであるという。

図表 57 改訂版の基本計画の計画期間



※：当該計画期間は、短期と中期の両方を対象にしている。

（出所：市「たかつき自転車まちづくり向上計画（改訂版）」）

イ) 自転車まちづくり実行計画

自転車まちづくり実行計画の計画期間は、平成 28 年度から平成 32 年度の 5 年間としていた。

自転車まちづくり実行計画（改訂版）の計画期間は図表 58 のとおり、令和 5 年度から令和 13 年度の 9 年間とする。この計画期間を短期（令和 5 年度から令和 8 年度）と中期（令和 9 年度から令和 13 年度）に区分し、自転車利用環境の向上に向けて着実な施策の実現を目指すものであるという。

また具体的な取組等については、必要な範囲内で随時見直しを行うことにより、社会情勢の変化等に対応することとしている。

図表 58 改訂版の実施計画の計画期間



※：当該計画期間は、短期と中期の両方を対象にしている。

(出所：市「たかつき自転車まちづくり実行計画（改訂版）」)

(vi) たかつき自転車まちづくり向上計画等の概要

ア) 基本方針

図表 59 のとおり、自転車まちづくり向上計画（改訂版）で定めた4つの基本方針（はしる（P a s s i n g）、とめる（P a r k i n g）、まもる（P r o m i s e）、つかう（P r o m o t i o n））は、自転車利用者や関係者が一体となって「自転車まちづくり」を推進していくための共通の指針となる。これらの4つのPで表される4つの基本方針ごとに計画目標を定め、ソフト、ハードともに取組を進めるとしている。

図表 59 4つの基本方針

(1) はしる：自転車通行空間整備【Passing】

●市内の幹線道路やその並行路線等を活用した自転車通行空間ネットワークを構築し、自転車利用者のみならず、歩行者が安全・快適に通行できる道路交通環境を創出します。

(2) とめる：駐輪環境整備【Parking】

●駐輪需要に対応した、分かりやすく利用しやすい駐輪環境を創出するため、駐輪場の適正な利用を図るとともに、放置自転車の削減を図ります。

(3) まもる：ルール遵守・マナー向上【Promise】

●自転車は「車両」であり、「車道の左側端」を通行することが基本ルールであることを、自転車利用者をはじめとするすべての道路利用者が理解・実践できるよう、自転車交通ルールの周知とマナー向上を図ります。

(4) つかう：自転車利用促進【Promotion】

●環境負荷低減などの自転車利用のメリットを踏まえ、市民や来街者が楽しく快適に自転車を利用でき、自転車の利用促進につながる環境を創出します。また、災害時においても自転車の有効利用を図ります。



(出所：市「自転車まちづくり実行計画（改訂版）」)

施策の体系としては、当初は図表 60 のとおり、4つの基本方針に基づき、各3つの施策項目に取り組むとしていたが、改訂版においては図表 61 のとおり、施策項目で一部変更が行われている。

図表 60 当初の基本方針と施策項目

基本方針	施策項目
1. はしる【 Passing 】 ～自転車通行空間整備～	1) 安全で快適な自転車通行空間の整備
	2) 分かりやすい路面表示や看板の設置
	3) 自転車通行空間ネットワークの形成
2. とめる【 Parking 】 ～駐輪環境整備～	1) 既存市立駐輪場の利用促進及び機能向上
	2) 駐輪需要に応じた駐輪場対策
	3) 継続的な放置自転車対策の実施
3. まもる【 Promise 】 ～ルール遵守・マナー向上～	1) 利用者の年齢層に応じた交通安全教育活動の充実
	2) 交通安全教育コンテンツの充実
	3) 関係機関との連携によるルール・マナーの周知・啓発
4. つかう【 Promotion 】 ～自転車利用促進～	1) 公共交通との連携強化
	2) 観光や余暇活動での自転車の利用促進
	3) 自転車の良さや楽しさを味わえる機会の創出

(出所：市「たかつき自転車まちづくり向上計画」)

図表 61 改訂版の基本方針と施策項目

基本方針	施策項目
1. はしる【 Passing 】 ～自転車通行空間整備～	1) 自転車通行空間ネットワークの形成
2. とめる【 Parking 】 ～駐輪環境整備～	1) 既存市立駐輪場の利用促進
	2) 効果的な放置自転車対策
3. まもる【 Promise 】 ～ルール遵守・マナー向上～	1) 利用者の年齢層に応じた交通安全教育活動の充実
	2) 交通安全教育コンテンツの充実
	3) 関係機関との連携によるルール・マナーの周知・啓発
4. つかう【 Promotion 】 ～自転車利用促進～	1) 観光や余暇活動での自転車の利用促進
	2) 通勤等を含む日常生活や災害時における自転車活用

(出所：市「たかつき自転車まちづくり向上計画（改訂版）」)

イ) 計画目標

本計画における達成度を検証するため、当初は図表 62、改訂版は図表 63 のとおり、それぞれ 4 つの基本方針ごとに、計画期間の中で目指す計画目標の項目を設定した。設定した数値目標は、年度ごとに達成度を検証し、評価指標の状況を把握しながら、目標の達成に向けて取組の見直しを行うという。

図表 62 当初の計画目標

	項 目
はしる	自転車通行空間の整備総延長 (km)
	自転車通行空間の整備状況に対する満足度 (%)
とめる	放置自転車台数 (台)
	駐輪環境に対する満足度 (%)
まもる	本市の全交通事故における自転車関連事故の割合 (%)
	車道通行の原則の遵守率 (%)
	保険加入率 (%)
	ヘルメット着用率 (%)
	自転車のルール周知の取組に関する満足度 (%)
	高槻市自転車安全利用条例及び本計画の認知度 (%)
つかう	「観光・レジャー」を目的とした自転車利用割合 (%)
	自転車利用促進の取組に関する満足度 (%)
	パーソントリップ調査による自転車分担率 (%)

(出所：市「たかつき自転車まちづくり実行計画」)

図表 63 改訂版の計画目標

計画目標の項目	
・自転車通行空間の整備延長 (km)	自転車通行空間
・自転車通行空間の整備状況に対する満足度 (%)	
・放置自転車台数 (台)	自転車駐輪環境
・駐輪環境に対する満足度 (%)	
・自転車関連事故件数 (件)	自転車の ルール・マナー
・車道の左側通行の遵守率 (%)	
・高槻市自転車安全利用条例及び本計画の認知度 (%)	
・自転車乗車時のヘルメット着用率 (%)	
・自転車保険加入率 (%)	
・自転車のルール周知の取組に関する満足度 (%)	
・「観光・レジャー」を目的とした自転車利用割合 (%)	自転車利用促進
・自転車利用促進の取組に対する満足度 (%)	

※：自転車通行空間は「はしる」、自転車駐輪環境は「とめる」、自転車のルール・マナーは「まもる」、自転車利用促進は「つかう」、にそれぞれ対応する。

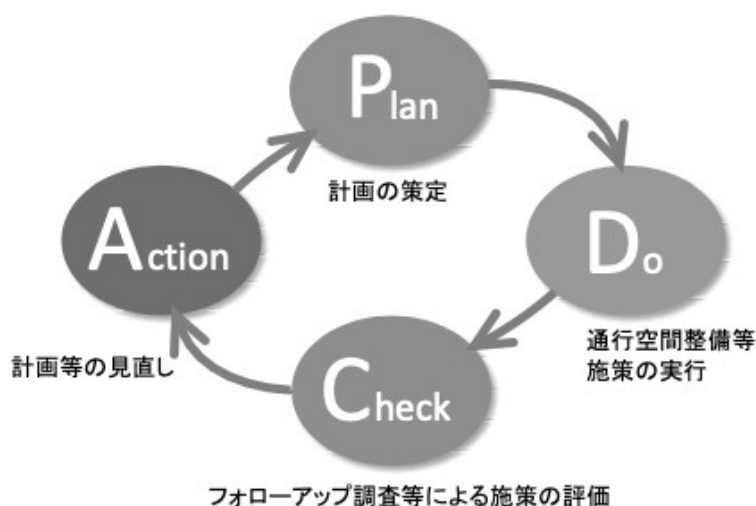
(出所：市「たかつき自転車まちづくり実行計画（改訂版）」)

(vii) たかつき自転車まちづくり向上計画等の進捗状況と評価

各計画に掲げた各種施策・取組の進捗管理を行うため、「高槻市自転車利用環境庁内推進会議」を毎年1回以上開催し、図表64のとおりPDCAサイクルに基づく計画の策定(P l a n)・施策の実行(D o)・施策の評価(C h e c k)・計画等の見直し(A c t i o n)を実施する。

その際、計画の成果や課題を把握するため、定期的なフォローアップ調査(市民アンケート調査等)を実施する。

図表64 PDCAサイクルによる施策の進捗管理



(出所：市「たかつき自転車まちづくり実施計画（改訂版）」)

(2) 実施手続

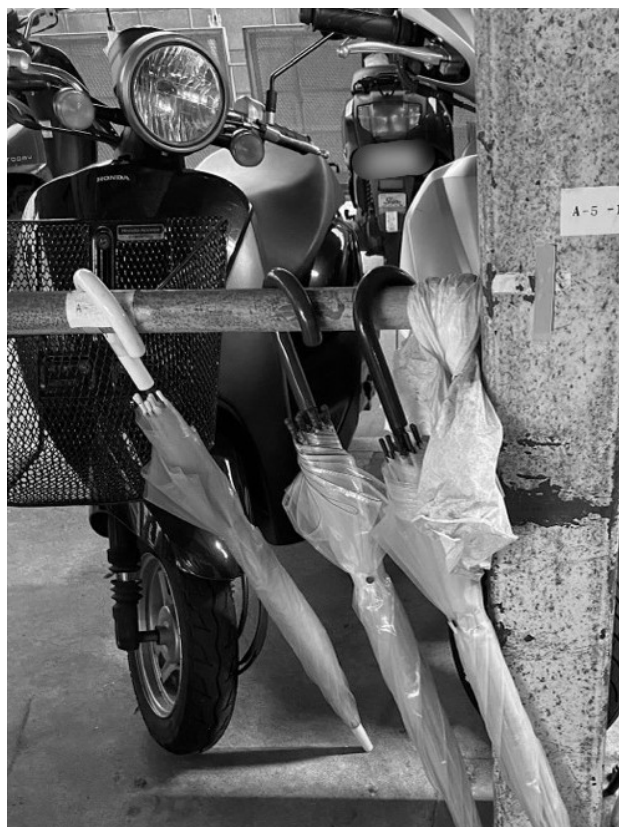
1. 管理課における業務や管理について担当者へのヒアリング
2. 業務についての関連法令及び決裁文書等の閲覧
3. 令和4年度から監査手続実施時点で稼働中の施設の現場視察

(3) 結果及び意見

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)

市立高槻駅北第2自転車駐車場において図表65のとおり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。

図表65 放置されたと見受けられるビニール傘



(出所：監査人撮影 (令和5年9月7日))

このような傘の特徴は、①原付や自転車のすぐそばに置かれている、②コンビニで販売されているようなビニール傘がほとんどである、③傘の畳み方が雑でくしゃくしゃになっていたりするものがある、④埃が溜まっていたり色が黄色に変色していたりするものがある、⑤傘の骨が突き出ているものがある、などが挙げられる。

監査人が撤去していない理由を管理課に質問したところ、「当該自転車駐車場の定期利用者の所有物であり、置き傘として置いていると考えられるためである。」とのことであった。

しかし、市が運営する自転車駐車場に置き傘置き場を設けておらず、傘を置くことは原則認められていない。また、前述の特徴から、これらの傘の多くは長期間放置された様子が窺える。さらに、傘は細長い金物やプラスチックで作られており、利用者が怪我をすることもおそれない。

他の自転車駐車場の状況を管理課に質問したところ、ほとんど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。市は、私物の置き場として使用することは認められない旨を利用者に対して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。

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）

監査人が現地視察で手元現金の在高を確認する際に用いる記録用の書式（以下、「現金在高表」という。）を閲覧したところ、高槻駅北地下自転車駐車場で用いる現金在高表には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。正確な事務を確実に行うために、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。

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）

市立自転車駐車場にかかる直近の料金改定時（令和3年4月1日）には、市が全庁共通で運用する「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い、その結果も参考にして使用料の金額を検討したとのことである。

これに関し、監査人が原価計算の範囲に含める項目を確認したところ、現在使用している市立自転車駐車場の取得価額から生じる減価償却費は原価計算の範囲に含めているが、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かった。

管理課によると、この理由は、原価計算において令和元年の一般会計の決算数値をもとにしており、取得価額から生じる減価償却費に対する必要性は認識していたものの、将来の大規模修繕や建替えのための建設資金相当額を確保する必要性は当時認識していなかったことがあげられるとのことであった。

この状態では、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、次回の市立自転車駐車場使用料改定時には、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、将来の建替え時における資金不足を招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）

市立自転車駐車場は、居住者及び通勤通学客が集中するJR高槻駅を中心に市内に8か所あり、それぞれの収容台数はほぼ800台から2,000台の範囲にある。建設年月日は最も古いもので昭和56年3月（摂津富田駅前自転車駐車場）、最も新しいもので平成17年3月

(上牧駅自転車駐車場)であり、営業時間(利用時間)は最短で17時間、最長で24時間、となっている。

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。一方、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。

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や、既存の市立自転車駐車場が地価の高いJR高槻駅周辺に集中していることを踏まえると、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。

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)

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策定していくことが求められる。これにより、同時に多くの利害関係者を考慮し、市民の利便性と安全性を勘案した施策の実施が期待できる。

しかし、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、自転車まちづくり向上計画(改訂版)等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を含めて、包括的に交通施策を推進されたい。

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)

市の自転車に関する事業は、基本計画として自転車まちづくり向上計画、実施計画として自転車まちづくり実行計画が策定され、改訂版になった現在も進行中である。

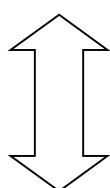
これらが令和4年度に改訂されたきっかけの一つに、自転車にかかる国の法律である自転車活用推進法と府の条例である大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例が制定されたこと、国及び府による自転車活用推進計画が策定されたこと、が挙げられる。市が調べたところ、先行して制定していた自転車まちづくり向上計画と国及び府による自転車活用推進計画との間に大きな乖離はなかったため、改訂は内容の一部の変更にとどまったという。

監査人が自転車まちづくり向上計画及び自転車まちづくり実行計画(いずれも改訂版を含む。)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。もしそれを知りたいと思うならば、図表66、図表67のとおり改訂前の計画書面と改訂後の計画書面を横に並べて、記載項目を一つ一つ見比べないと判別できない状態にある。

図表 66 基本方針「まもる」の計画目標の比較

改訂前の自転車まちづくり実行計画

項目	当初 (H26)	目標値	
		H29	H32
車道通行の原則の遵守率 (%)	47	55	60
自転車のルール周知の取組に関する満足度 (%)	29	40	50
高槻市自転車安全利用条例及び本計画の認知度 (%)	—	25	50
保険加入率 (%)	39	50	60
ヘルメット着用率 (%)	—	5	10



改訂前に設定した目標値とその実績が一覧になっていないため、達成状況が分からない。改訂後において目標が1つ増加したことが明記されていない。

改訂後の自転車まちづくり実行計画（改訂版）

項目	当初 (R3)	目標値	
		R8	R13
自転車関連事故件数 (件)	194	170	145
車道の左側通行の遵守率 (%)	53	60	65
高槻市自転車安全利用条例及び本計画の認知度 (%)	10	20	30
自転車乗車時のヘルメット着用率 (%)	2	5	10
自転車保険加入率 (%)	72	80	85
自転車のルール周知の取組に関する満足度 (%)	27	35	40

(出所：市「たかつき自転車まちづくり実行計画」「たかつき自転車まちづくり実行計画(改訂版)」を基に監査人が作成)

図表 67 計画期間の比較

書類名称	発行年月	計画期間の記述
自転車まちづくり向上計画	平成27年3月	計画期間は、平成27年度～平成32年度の6年間とします。
自転車まちづくり向上計画(改訂版)	令和4年9月	計画期間は、令和4年9月～令和14年3月までとします。

書類名称	発行年月	計画期間の記述
自転車まちづくり実行計画	平成28年3月	実行計画は、平成28年度から平成32年度の5年間に計画期間とします。
自転車まちづくり実行計画（改訂版）	令和5年3月	本計画は、令和5年度～令和13年度の9年間に計画期間とします。

※：改訂前の計画期間が実際には記載の期間よりも延長されたこと、その理由、が改訂版に明記されていない。なお、いずれの計画についても、改訂前の計画に基づく施策の実施により、自転車関連事故の減少など一定の成果があったことを踏まえ、計画期間を延長し、引き続き同計画に基づき施策を実施していくことを決定し、令和3年5月に策定された国の「第2次自転車活用推進計画」を踏まえた内容とするため、向上計画は令和4年9月の改訂とし、実行計画は令和5年3月の改訂とした。

（出所：市「たかつき自転車まちづくり実行計画」「たかつき自転車まちづくり実行計画（改訂版）」を基に監査人が作成）

この状態では、一般市民には、何がどの理由でどのように変更されたのかがよく分からないと考えられ、どの箇所が変更されたかを知るためには相当の時間を要することになる。さらに、市は各事業の進捗管理を行っていると言各計画書面で表明しているが、この記載内容では進捗管理を行っていることが市民に伝わらない。

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。

3. 都市創造部道路課

(1) 総論

⑤ 道路課の概要

道路課は、道路・橋梁等の道路施設に関する計画・設計・施工・維持管理、新名神高速道路の整備促進及び関連道路整備等を担っている。高槻市事務分掌規則によると、道路課の事務分掌は、以下のとおりである。

- (1) 道路及び橋(農道及び林道を除く。)の計画、設計及び施工に関すること。
- (2) 都市計画道路の設計及び施工に関すること。
- (3) 道路及び橋の維持並びに補修工事の設計及び施行に関すること。
- (4) 用地の取得に関すること。
- (5) 買収予定地の評価並びに物件の調査及び算定に関すること。
- (6) 買収土地の境界確定及び税証明等に関すること。
- (7) 土地収用事務に関すること。
- (8) 国等が行う道路に係る事業の調整に関すること。
- (9) 所管に係る災害復旧に関すること。
- (10) 工事用器具、機械及び資材の保管に関すること。

道路課には、課長、課長代理、主幹のもと、5つのチームが配置されている。

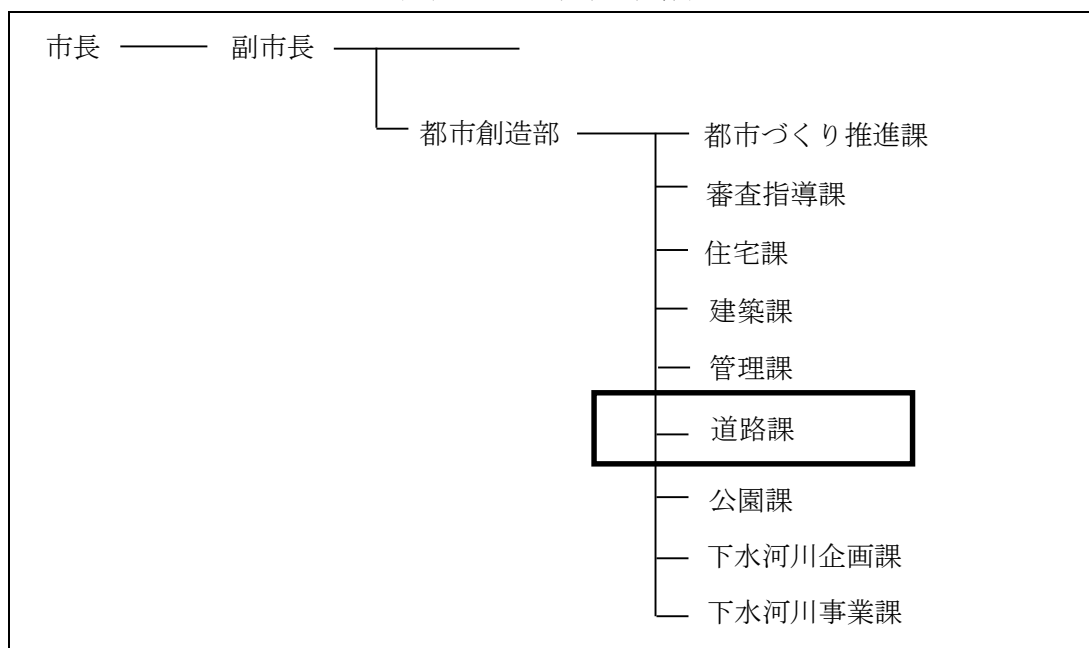
- (i) 庶務チーム
- (ii) 用地チーム
- (iii) 工務計画チーム
- (iv) 維持・長寿命化第1チーム
- (v) 維持・長寿命化第2チーム

⑥ 組織体制及び職員の状況

(i) 組織図

道路課の組織図は、図表 68 のとおりである。

図表 68 道路課の組織図



(出所：市「高槻市行政組織図」を基に監査人が作成)

(ii) 職員数の推移

道路課における直近3年間の職員数の推移は、図表 69 のとおりである。職員数に特に大きな変動は見られない。

図表 69 職員数の推移 (各年4月1日現在)

(単位：人)

課名	区分	令和3年度	令和4年度	令和5年度
道路課	正規職員	30	30	31
	再任用短時間職員	0	0	0
	月額制会計年度任用職員	0	0	0
	時間額制会計年度任用職員	1	2	1

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(iii) 職務分掌の状況

道路課における令和5年度における職務分掌は、図表 70 のとおりである。

図表 70 職務分掌の状況

チーム	職制	主要な事務分掌
課長		課の業務統括
課長代理		課長の補佐
庶務チーム (4名)	TL・主査 (1名) 主任(1名) 一般職(1名) 会計年度任用 職員(1名)	<ul style="list-style-type: none"> 課の庶務に関すること 庁内主要報告及び照会回答取りまとめ 予算、決算、国費に伴う業務 工事・内部監査対応 会計検査対応(事務局) 契約事務(原課・他課契約) 職場研修に関すること
用地チーム (5名)	主幹(1名) 主査(2名) 主任(1名) 一般職(1名)	<ul style="list-style-type: none"> 用地買収に関すること 工事・内部監査対応 会計検査対応
工務計画チー ム (7名)	TL・主査 (1名) 主査(1名) 主任(2名) 一般職(3名)	<ul style="list-style-type: none"> 道路・街路事業の設計・工事に関すること 工事・内部監査対応 会計検査対応 新名神高速道路に関する協議・調整 国道に関する協議・調整 大阪府道に関する協議・調整 まちづくりに関する協議・調整 国補助金、都市再生整備計画に係る業務 バリアフリーに係る業務 無電柱化に係る業務 自転車に関する業務(計画)
維持・長寿命化 第1チーム (7名)	TL・主査 (1名) 主任(4名) 一般職(2名)	<ul style="list-style-type: none"> 道路施設、道路附属物の維持管理に関すること 生活関連道路・通学路の安全対策 自転車に関する業務(整備) 開発協議・調整
維持・長寿命化 第2チーム (7名)	副主幹(1名) TL・主査 (1名) 主任(3名) 一般職(2名)	<ul style="list-style-type: none"> 工事・内部監査対応 会計検査対応

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

⑦ 歳入歳出決算・財産の状況

(i) 歳入の状況

道路課における歳入決算額の過去3年間の推移は、図表71のとおりである。令和2年度において土木費国庫補助金が多額に上っているのは、国から街路整備補助金 886,160 千円の交付を受けているためである。

図表 71 道路課歳入決算の推移（令和2年度～令和4年度）

(単位：千円)

款項目	令和2年度	令和3年度	令和4年度
分担金及び負担金 負担金 土木費負担金	-	12,181	-
国庫支出金 国庫補助金 土木費国庫補助金	886,160	327,021	234,794
国庫支出金 国庫委託金 土木費国庫委託金	217,046	-	-
国庫支出金 国庫交付金 土木費国庫交付金	356,530	169,935	52,239
府支出金 府委託金 土木費府委託金	130,882	145,368	239,936
財産収入 財産売払収入 不動産売払収入	-	15,020	-
諸収入 雑入 雑入	46	-	10
歳入合計	1,590,664	669,525	526,980

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(ii) 歳出の状況

道路課における歳出決算額の過去3年間の推移は、図表72のとおりである。令和2年度において街路事業費が多額に上っているのは、高槻駅緑町線に係る事業費 2,038,079 千円によるものである。また、令和4年度において土木総務費が多額に上っているのは、大阪府道業務受託事業に関連する支出額が 165,596 千円あったためである。

図表 72 道路課歳出決算の推移（令和 2 年度～令和 4 年度）

（単位：千円）

款項目	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
総務費 総務管理費 共通物品費	128	127	111
土木費 土木管理費 土木総務費	48,538	89,890	218,252
土木費 道路橋梁費 道路橋梁総務費	1,234	1,233	1,608
土木費 道路橋梁費 道路維持費	850,580	780,899	739,055
土木費 道路橋梁費 道路新設改良費	163,492	394,261	295,952
土木費 都市計画費 街路事業費	2,912,230	757,610	718,905
歳出合計	3,976,201	2,024,019	1,973,882

（出所：市提出資料を基に監査人が作成）

（iii）交通関連事業に関する施設・財産の状況

市が所有し、道路課が維持・管理している施設・財産の状況は、図表 73 のとおりである。

図表 73 道路課が維持・管理している道路施設の概要

施設名	備考（数量等）	
橋梁	管理橋梁数：750 橋	
舗装	管理延長：883.2km	
横断歩道橋	管理施設数：1 橋（富田芝生線第二歩道橋）	
道路のり面、擁壁	多数	
大型カルバート	管理施設数：1 基（JR 高槻駅西口アンダーボックス）	
地下道	設備関係を含む。管理施設数：1 箇所（JR 高槻駅地下道）	
駅連絡施設	管理施設数：2 箇所 JR 高槻駅前、阪急高槻市駅前	
道路標識	管理標識数：32 基	
交通安全施設	カーブミラー	3,156 基
	道路照明	街路灯を含む。25,731 基
	防護柵等	相当数

施設名		備考（数量等）
街路樹		高木、中高木を合わせて 13,000 本以上
道路関連設備	排水ポンプ	排水ポンプ 11 基
	昇降設備	エスカレーター7 基、エレベーター10 基、ベルトコンベアー（サイクルコンベアー）4 基
その他附属施設		側溝・集水枿、縁石等

(注) 数量等は「高槻市道路施設長寿命化計画」が策定された平成 29 年 3 月時点のものである。

(出所：市「高槻市道路施設長寿命化計画」に監査人が加筆)

⑧ 令和 4 年度における主な事業の状況

道路課における交通関連事業に関する主な事務事業の状況は、以下のとおりである。

(i) 都市計画道路の新設・改良

項目	概要
事務事業名	都市計画道路の新設・改良
根拠法	都市計画法・道路法
関連する主な計画	高槻市バリアフリー基本構想
目的	(J R 高槻駅北駅前広場整備工事) 高槻市の玄関口にふさわしい駅前広場として整備するため、J R 高槻駅前広場の良好な歩行空間の整備と、より一層のバリアフリー化を推進する。
主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> 本市バリアフリー基本構想に基づき、エスカレーター設置など、より一層のバリアフリー化へ対応 バスロータリーの拡幅やバス正着性の改善による交通利便性の向上 既存ペDESTリアンデッキと新設エスカレーターに上屋を整備すると共に、公衆トイレの更新による快適性・利便性の向上 令和 5 年 3 月 25 日に完成し、供用開始
実施主体	市
実施形態	請負
令和 4 年度事業費	715,870 千円

(J R 高槻駅北駅前広場整備工事の写真)

<整備前>

<整備完了後>



(ii) 市道及び橋梁の改良

項目	概要
事務事業名	市道及び橋梁の改良
根拠法	道路法
関連する主な計画	—
目的	<p>(萩之庄梶原線改良)</p> <p>萩之庄地区と上牧地区を結ぶ地域間道路の整備により、東西のアクセス機能と防災機能の向上を図る。</p> <p>(大手八幡線無電柱化)</p> <p>高槻城公園へのアクセス及びその周辺環境と調和した道路空間づくりを行う。</p> <p>(バス滞留所関連)</p> <p>川西住宅跡地への市営バス滞留所移転に伴い、市道川西町 208 号線の拡幅や交差点改良工事等を行うことで国道 171 号へのアクセス機能を強化する。また、J R 高槻駅北駅前広場等に滞留・転回機能を付加することで、交通機能の向上を図る。</p>
主な事業内容	<p>(萩之庄梶原線改良)</p> <p>①国道アクセスに係る基本検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・萩之庄梶原線の現道接続部から国道 171 号までのアクセスについて最適な道路構造について検討 ・令和 5 年 3 月 31 日に業務完了 <p>②用地取得</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 4 年度は土地開発公社による先行取得用地の買戻しを実施 ・用地買収進捗率は、77% (令和 5 年 3 月 31 日時点)

項目	概要
	<p>(大手八幡線無電柱化)</p> <p>歩行者が快適安全に移動できるよう歩道空間を整備するとともに、防災・景観の観点から無電柱化を実施。</p> <p>①仮舗装工事</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新文化施設のアクセス道路となる大手八幡線において、歩道隘路部の早期解消を図るため、用地買収地の仮舗装工事を実施 ・令和4年7月28日に完成し、供用開始 <p>②用地取得</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和4年度は土地開発公社による先行取得用地の買戻しを実施 ・用地買収進捗率は、100%（令和5年3月31日時点） <p>③土壌汚染調査</p> <ul style="list-style-type: none"> ・土壌汚染対策法等に基づき、土地の利用履歴調査および土壌汚染状況の確認を実施 ・令和5年1月31日に業務完了 <p>(バス滞留所関連)</p> <p>市営バスの滞留所機能の確保に向けて、道路拡幅や交差点改良等を実施。</p> <p>①川西町208号線改築工事</p> <ul style="list-style-type: none"> ・川西住宅跡地への市営バス滞留所移転に伴い、歩行者の安全確保のため、水路に蓋掛けし、歩道整備を実施 ・車道幅員を拡幅し、スムーズなバスの流出入を確保 ・令和4年10月25日に完成し、供用開始
実施主体	市
実施形態	請負、委託
令和4年度事業費	131,264千円

(萩之庄梶原線改良の写真)	(バス滞留所関連の写真)
<整備前 (現在事業中) >	<整備完了後>
	

(大手八幡線無電柱化の写真)	
<整備前>	<整備完了後 (イメージ) >
	

(iii) 市道の維持・補修

項目	概要
事務事業名	道路維持補修
根拠法	道路法
関連する主な計画	—
目的	市が管理する道路施設あるいは道路附属物を適切に維持管理することにより、通行の安全性・快適性を確保する。
主な事業内容	<p>(舗装修繕)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 老朽化した市道の舗装修繕を行う <p>(道路清掃)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内一円の市道の道路清掃を単価契約制度により行う <p>(道路除草)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市内一円の市道の除草を単価契約制度により行う

項目	概要
	(排水施設 ^{しゅんせつ} 浚渫) ・市内一円の道路排水施設の浚渫 ^{しゅんせつ} を単価契約制度により行う (街路樹管理) ・市内一円の高木剪定他の街路樹の管理を単価契約制度により行う
実施主体	市
実施形態	請負、委託
令和4年度事業費	783,704千円

(舗装修繕の写真)

<唐崎中央線舗装修繕工事整備完了後>



(iv) 交差点改良

項目	概要
事務事業名	交差点改良
根拠法	道路法
関連する主な計画	—
目的	歩行者、自転車、車両等のすべての道路利用者が安全・快適・円滑に通行できる交差点を目指すとともに、交差点における交通安全対策を目的としている。
主な事業内容	(支柱設置工事) ・安全かつ円滑な交通の確保に向けて、交差点等の安全対策及び改良を行う。幹線通学路等に該当する交差点において、車の歩道内への進入抑制対策として、支柱の設置を実施する (中小路津之江線高西南交差点の詳細設計) ・府道大阪高槻線と市道中小路津之江線が交差する高西南交差点

項目	概要
	<p>において、右折車線が設置されていないことから、右折車による直進阻害による慢性的な渋滞が発生している。これらの渋滞解消や交通安全の確保を目的として令和4年度は、高西町交差点実施設計業務を行い、令和5年3月27日に業務完了(中小路津之江線ほか樹木伐採業務)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・履行期間：令和4年11月28日から令和5年3月31日 ・履行場所：須賀町ほか地内
実施主体	市
実施形態	委託
令和4年度事業費	23,537千円

(v) 道路施設長寿命化

項目	概要
事務事業名	道路施設長寿命化
根拠法	道路法
関連する主な計画	高槻市道路施設長寿命化計画、高槻市橋梁長寿命化修繕計画、舗装個別施設計画
目的	道路施設全体の長寿命化を図るとともに、ライフサイクルコストの縮減や予算の平準化を目的としている。
主な事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・「高槻市道路施設長寿命化計画」に基づき、計画的・効率的な道路施設の維持管理を実施 ・各種道路施設の点検については、複数年に分けて実施 ・橋梁点検については、対象施設数が多いことから2か年に分けて実施 ・橋梁修繕については、定期点検結果に基づき計画的な修繕を実施 <ul style="list-style-type: none"> ①橋梁の法定点検 <ul style="list-style-type: none"> ・市が管理する道路橋について、5年毎の法定点検を実施 ・令和4年度は498橋の点検を実施 ③ 橋梁修繕 <ul style="list-style-type: none"> 橋梁の定期点検結果に基づき、橋梁の修繕を実施
実施主体	市
実施形態	委託
令和4年度事業費	141,151千円

(vi) 大阪府道業務受託

項目	概要
事務事業名	大阪府道業務受託
根拠法	—
関連する主な計画	—
目的	大阪府と連携し、市内の交通ネットワークの利便性を高める。
主な事業内容	大阪府整備の十三高槻線（Ⅱ期区間）、牧野高槻線（渡河部）、高槻東道路（延伸部）の3路線における用地取得業務を大阪府から受託し、実施する。 ・令和4年度は、高槻東道路（延伸部）の用地買収及び物件補償を実施。用地買収進捗率は、18%である（令和5年3月31日時点）
実施主体	市
実施形態	請負、委託、公有財産購入
令和4年度事業費	165,596千円

⑨ 道路課が所管する高槻市道路施設長寿命化計画の概要

(i) 高槻市道路施設長寿命化計画の目的

市は市街地開発に合わせて道路整備を進め、これが管理道路の9割程度を占め、残りの1割程度の市道整備は、昭和40年頃から砂利道の舗装を実施したものである。また、道路施設の設置も道路整備に沿って進めたが、現在、これらの施設の多くで相当年数が経過し老朽化が進んでおり、大規模な補修や更新が必要な時期を迎えつつある。

一方、国においては、平成25年11月に「インフラ長寿命化基本計画」を策定し、各インフラの管理者に対して、インフラの維持管理・更新等を着実に推進するための「インフラ長寿命化計画（以下「行動計画」という。）」の策定を求め、さらに平成26年4月には、地方公共団体が策定する行動計画に該当する「公共施設等総合管理計画」について改めて策定が要請され、同時に策定に当たっての指針が通知された。

これを受けて、市では、国から通知された策定指針に沿った高槻市公共施設等総合管理計画（以下「総合管理計画」という。）を平成27年度に策定している。この総合管理計画において、道路・橋梁は、インフラ施設として、個別施設計画を策定すること、施設ごとに長寿命化計画を策定する旨が示されていることから、平成29年3月に総合管理計画の個別施設計画に位置付けられる高槻市道路施設長寿命化計画（以下「道路計画」という。）が策定されたものである。

(ii) 高槻市道路施設長寿命化計画の期間

総合管理計画において、公共施設等の維持管理・更新について単年度に必要な費用のピ

ークは約 20 年から 30 年後であると試算されていること、また、道路施設の寿命は数十年にも及び長期的な視点が不可欠であることを踏まえ、道路計画の期間は 30 年とされている。

(iii) 高槻市道路施設長寿命化計画の概要

道路計画が対象とする道路施設の概要は図表 73 のとおりである。

(iv) 高槻市道路施設長寿命化計画の進捗状況と評価

道路計画は長期間に及ぶ計画であり、人口動態をはじめとした社会情勢の変化や国・他市の動向、計画を推進する上で生じる新たな課題等を的確に把握し、状況に応じて計画を見直す必要があるため、アセットマネジメントの取組状況を踏まえつつ、継続的な改善を行いながら実践していくこととしている。

⑩ 道路課が所管する高槻市橋梁長寿命化修繕計画の概要

(i) 高槻市橋梁長寿命化修繕計画の目的

道路施設のうち、橋梁については平成 23 年度に橋梁長寿命化修繕計画を策定し、平成 25 年度に同計画の見直しが行われているところであるが、その後、平成 28 年度には、前述の道路計画が策定されたことを受け、平成 30 年 3 月に高槻市橋梁長寿命化修繕計画（以下、「橋梁計画」という。）が策定された。

市が管理する橋梁のうち、約 9 割の橋梁は架設年次が不明であるが、1960 年代から 1970 年度の高度成長期に建設されたものが多く、今後 20 年のうちに建設後 50 年を経過する高齢化橋梁が相当数に上り、多大な費用を要する大規模修繕や架替えが一時期に集中しないように橋の長寿命化を図る必要がある。そのため、橋梁計画では、計画的かつ予防保全的な対応を行い、維持管理費の縮減を図るとともに、最適な対応時期を設定することにより、費用が一時的に集中しないよう、予算の平準化を行うこととしている。また、防災上の視点から重要性の高い橋梁については、耐震化計画も同時に検討を行い、より効率的な長寿命化計画を策定することとしている。

(ii) 高槻市橋梁長寿命化修繕計画の期間

橋梁の寿命は数十年にも及ぶことから、これらの施設を管理していくには長期的な視点が不可欠であることを踏まえ、橋梁計画の期間は 30 年とされている。

(iii) 高槻市橋梁長寿命化修繕計画の概要

橋梁計画においては、図表 74 のとおり、①早期保全型の橋梁及び②通常保全型の橋梁に区分し、それぞれ管理目標を設定することとしている。

図表 74 高槻市橋梁長寿命化修繕計画における橋梁の維持管理手法

維持管理手法	管理目標	該当する橋梁	橋梁数
早期保全型	<ul style="list-style-type: none"> 定期的な点検を実施し、予防措置を含めた計画的な対策を講じることで、比較的高い水準で施設の健全性を保ち長寿命化を図る 	以下の条件のいずれかを満たす橋梁 ①交差条件、防災上重要な路線に該当する橋梁 a) 鉄道、広域緊急交通路、地域緊急交通路、接続避難路と交差する橋梁 b) 広域緊急交通路、地域緊急交通路、接続避難路上に位置している橋梁、または、防災上地域内の重要性が高い橋梁 ②比較的規模の大きな(支間長 15m 以上の) 橋梁	47
通常保全型	<ul style="list-style-type: none"> 定期的な点検を実施し、施設の機能、または、安全性低下につながる損傷を早期に発見する 損傷程度が軽微な段階で対策を講じることで、長寿命化を図る 	早期保全型の橋梁に該当しない橋梁	712

(注) 数量等は「高槻市橋梁長寿命化修繕計画」が策定された平成 30 年 3 月時点のものである。

(出所：市「高槻市橋梁長寿命化修繕計画」に監査人が加筆)

(iv) 高槻市橋梁長寿命化修繕計画の進捗状況と評価

早期保全型に該当する 47 橋について策定された個別の橋梁に係る修繕計画には「コンクリート補修」、「メタル補修」、「耐震補強」、「定期点検」及び「維持補修」の 5 つの工種が示されているが、このうち、「コンクリート補修」が最も重視すべきとのことである。

「コンクリート補修」の進捗状況を確認したところ、個別の橋梁に係る修繕計画の最適年からは多少の前後はあるが、必要な橋梁について補修が実施されている状況であった。

⑪ 道路課が所管する舗装個別施設計画の概要

(i) 舗装個別施設計画の目的

道路施設のうち、舗装については、舗装の修繕を計画的に実施すること、路盤の健全性の確保を通じた長寿命化を図ること、定期的に点検を行い、計画的な修繕、適正な維持管理を図ることを基本方針とした舗装個別施設計画（以下、「舗装計画」という。）が平成 31 年 3 月に策定されている。

(ii) 舗装個別施設計画の期間

舗装計画の期間は5年とされている。

(iii) 舗装個別施設計画の概要

舗装計画が対象とする市が管理する路線の管理延長と舗装延長は、図表75のとおりである。

図表75 市が管理する路線の管理延長と舗装延長

道路種別	管理延長	舗装延長		舗装率
		A s 舗装	C o 舗装	
1 級	56.1km	54.6km	0.7km	98.6%
2 級	34.9km	34.0km	0.4km	98.6%
その他	794.7km	698.9km	14.8km	89.8%
計	885.7km	787.5km	15.9km	90.7%

※：高槻市管理課保有台帳（平成31年3月時点）

（出所：市「舗装個別施設計画」）

図表75の管理路線のうち、平成30年度に路面性状調査を行った路線（延長71km）に係る調査結果によると、修繕を行うことが望ましいとされるMC I（舗装の維持管理指数）5.0未満の延長が41.4%（29km）であり、3分の1以上の区間で修繕が必要な状況となっている。舗装計画では、このような点検実績や緊急性の高さを踏まえ、管理道路を分類し、点検方法や対策内容を設定することとしている。

(iv) 舗装個別施設計画の進捗状況と評価

舗装計画の計画期間は令和5年度までであるため、令和5年度中に現計画の進捗状況と路面性状調査結果を踏まえた評価を行い、次期計画を策定する予定である。

(2) 実施手続

1. 道路課における業務や管理について担当者へのヒアリング
2. 業務についての関連法令及び決裁文書等の閲覧
3. 令和4年度に終了あるいは令和4年度末において進行中の事業についての現場視察

(3) 結果及び意見

3-① 委託業務における再委託の承認手続について (結果)

市道の維持・補修事業において、大阪府から市が委託を受け、除草などを目的とした市道に近接する河川維持業務を委託契約により行っている。業務委託契約書の定めにより、市から委託を受けた受託者は、業務の全部又は一部を第三者に委任し、又は請け負わせてはならないこととされている。ただし、あらかじめ委託者である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。なお、令和4年度においては、委託契約は8件で、支出額の合計は、44,649千円であった。

令和4年度の委託契約のうち、3件(「女瀬川右岸1号線ほか河川維持業務」、「芥川左岸1号線ほか河川維持業務」及び「芥川左岸1号線ほか河川維持業務」)について抽出し、再委託に関する書面を閲覧した。この結果、3件についてはいずれも、委託先から市に対して、『再委託(下請負)届出書』の提出はされているが、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された「中小路津之江線ほか樹木伐採業務」についても同様に、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。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)

交差点改良事業は、歩行者、自転車、車両等のすべての道路利用者が安全・快適・円滑に通行できる交差点を目指すとともに、交差点における交通安全対策を目的としている。令和4年度においては、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。実施内容は、支障木63本の伐採及び防除措置4本の植栽維持工事である。5者による指名競争入札の結果、M社が契約業者に決定し、契約金額は、3,176,800円であった。委託業務は、契約期間のとおり、令和4年11月28日から令和5年3月31日に履行された。

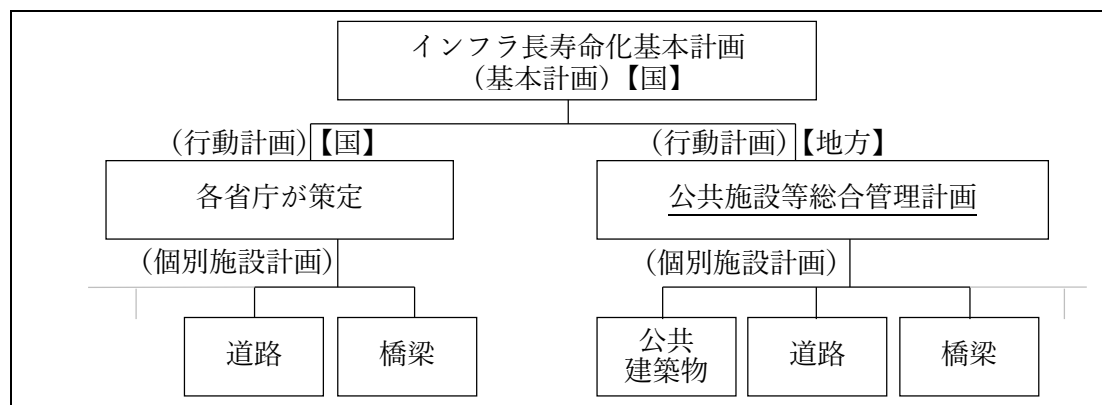
業務の履行確認にあたっては、市において検査員が検査立会者の立会いの下、委託業務について検査を行い、契約書、仕様書及び設計書その他関係書類のとおり完了したことを確認し、完了検査結果報告書を作成のうえ提出することとなっている。この委託業務の完了検査結果報告書を閲覧したところ、履行期間の記載が『令和5年11月28日～令和5年3月31日』となっていた。『令和4年11月28日から令和5年3月31日』の誤りである。履行確認の関係書類であり、記載誤りがないよう、注意すべきである。

3-③ 各種長寿命化計画の公表について (意見)

市では、平成27年11月に策定した総合管理計画の個別施設計画として、平成29年3月に道路計画を策定している。さらに、道路施設ごとの計画として、平成30年3月に橋梁計画、平成31年3月に舗装計画を策定している。

総合管理計画では、図表 76 のとおり、「インフラ長寿命化基本計画の体系図」が示されている。

図表 76 インフラ長寿命化基本計画の体系図



（出所：市「高槻市公共施設等総合管理計画」）

このように、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総合管理計画は掲載されていたものの、道路計画、橋梁計画及び舗装計画が掲載されていなかった。

道路施設の長寿命化の進捗や将来見込まれるコストの縮減への取組については市民の関心も高いと考えられ、また、府内の他の中核市（豊中市、吹田市、枚方市、八尾市、寝屋川市及び東大阪市）の状況を見ると、ホームページにおける公表の範囲はそれぞれ異なっているものの、橋梁に係る計画は全ての市においてホームページに掲載されているところである。

については、市においても、道路計画、橋梁計画及び舗装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）

橋梁計画においては、市が管理する橋梁 759 橋（平成 30 年 3 月時点）のうち、①交差条件、防災上重要な路線に該当する橋梁、②比較的規模の大きな（支間長 15m 以上の）橋梁のいずれかを満たす橋梁 47 橋を早期保全型の橋梁とし、それ以外の橋梁を通常保全型の橋梁として分類している。

早期保全型の橋梁については、橋梁計画において、図表 77 に示す健全性の診断区分（Ⅰ健全、Ⅱ予防保全段階、Ⅲ早期措置段階、Ⅳ緊急措置段階の 4 区分）やコンクリート材料の損傷分類（①から③までの 3 区分）及び対策内容、時期が一覧できる表が掲載されていた。

図表 77 健全性診断区分及びコンクリート材料の損傷区分

区分		状態
I	健全	構造物の機能に支障が生じていない状態。
II	予防保全段階	構造物の機能に支障が生じていないが、予防保全の観点から措置を講ずることが望ましい状態。
III	早期措置段階	構造物の機能に支障が生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態。
IV	緊急措置段階	構造物の機能に支障が生じている、又は生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。
損傷分類		
損傷①		供用 100 年以内に発錆限界に達しない橋梁
損傷②		供用 100 年以内に発錆限界に達する橋梁
損傷③		既に発錆限界に達している橋梁

(出所：市「高槻市橋梁長寿命化修繕計画」)

一方、通常保全型の橋梁に区分される 712 橋の詳細な状況については記載されていなかった。この点、道路課によると、令和 3 年度から令和 4 年度にかけて実施された橋梁の法定点検の結果、高槻市の管理する橋梁のうち、99.8%が「I 健全」及び「II 予防保全段階」に該当しており、比較的良好な状態が維持されているため、早期に対応すべきものは数少ないとのことであった。

また、橋梁計画には、長寿命化計画による効果として、計画期間（30 年間）のライフサイクルコストが約 2,313 百万円から約 1,322 百万円に低減されると記載されているが、道路課によると、この金額は早期保全型の橋梁 47 橋に係る金額を記載しており、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。

一方、道路計画には、支間長 15m 以上の橋梁については早期保全、それ以外の橋梁については通常保全とした場合の 100 年間の維持管理に要するトータルコストは約 50 億円となり、従来型の保全とした場合に見込まれる約 90 億円と比較して、約 40 億円コストを抑えることができる旨の記載がある。

今後、「意見 3-③ 各種長寿命化計画の公表について」を受けて、橋梁計画をホームページに掲載するのであれば、それぞれの計画において記載されている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）

道路計画では、舗装の維持管理について、図表 78 のとおり、早期保全型の舗装と機能更新型の舗装に区分して点検・診断の実施方針を定めることとしている。

図表 78 道路計画における舗装の維持管理方針

区分	対象	考え方
早期保全型の舗装	比較的大型車交通量が多い路線	予防保全段階（国の定める健全性の判断基準Ⅰ、Ⅱ）で維持管理を行う。詳細調査の実施も必要に応じて実施する。
機能更新型の舗装	早期保全型の路線に該当しないもの	早期措置段階（国の定める健全性の判断基準Ⅲ）で維持管理・修繕・更新を行っていく。詳細調査の実施は、損傷を受けている個所とその程度から必要性を判断する。

（出所：市「高槻市道路施設長寿命化計画」を監査人が加工）

一方、舗装計画では、管理道路を図表 79 のとおり分類し、管理基準及び点検方法・点検頻度を設定することとしている。それぞれの分類は、「舗装点検要領（平成 28 年 10 月国土交通省道路局）」に基づくものと推測されるが、修繕計画にはその旨の記載はない。

図表 79 管理道路の分類

分類	対象道路
分類Bの道路	—
分類Cの道路	大型車 700 台/日以上、またはバス路線
分類Dの道路	上記以外

（出所：市「舗装個別施設計画」）

道路計画と舗装計画を通読すると、市が管理する道路には分類Bに該当するものはなく、分類Cが早期保全型に、分類Dが機能更新型に、それぞれ該当するのではないかと推測されるが、両計画における分類がどのように対応するのか、いずれの計画にも明確な記載がなかった。

また、舗装計画においては、「対策内容と実施時期」として、「打換え」、「オーバーレイ」及び「シール」に分けて路線ごとの対応時期を示している。

なお、「打換え」とは、既設舗装の表層、基層及び路盤もしくは路盤の一部までを打ち換える工法、「オーバーレイ」とは、既存の舗装面の上に新たに舗装を行う工法、「シール」とは、舗装面のひび割れにシール材を充填し補修を行う工法である。

この点、道路課によると、「打換え」については、計画どおりに進捗しているが、「オーバーレイ」及び「シール」については路線ごとに管理するよりも地点ごとに管理する方が

実態に即しており、舗装計画にあるような路線別の管理は行っていないとのことであった。

舗装計画は、平成 31 年 3 月に策定され、計画期間が 5 年間であることから、令和 5 年度において、令和 6 年度以降を計画期間とする新たな計画が策定される予定である。

については、現計画における道路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）

道路課において予算執行される工事請負契約及び委託契約に係る入札については、工事並びに工事の測量、設計及び調査に係るものは契約検査課で、それ以外は道路課で実施することとされている。

契約検査課において行われる入札については、基本的に電子入札により行われているが、道路課において行われる入札については、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入札を行っているとのことである。

この点、システム上の制約のため、道路課において電子入札を実施することは困難とのことであるが、新しい取組として、令和 5 年度に入り、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、入札参加者にとっては開札時の立会いなどに要する時間やコストの負担を軽減できるメリットがあり、発注者にとっても入札参加者に直接接することがなく、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。

については、郵便入札の試行的な実施により、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）

道路課における委託契約については、平成 30 年度の包括外部監査の対象とされており、監査の対象とされた委託契約の多くにおいて、予定価格及び最低制限価格を事前公表している結果、ほとんどの入札額が最低制限価格に張り付いている旨が指摘されている。

この点、令和 4 年度においても、依然として予定価格及び最低制限価格を事前公表としているため、本年度の包括外部監査の対象となった委託契約においても同様の状況が見受けられた。

平成 30 年度の包括外部監査における意見も、予定価格及び最低制限価格の事前公表と事後公表の適否について、両者のメリット及びデメリットを比較考量した上で判断することを求めるものであり、予定価格及び最低制限価格の公表の時期については市の判断に委ねられるものである。

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、契約検査課の入札契約

制度に基づき、最低制限価格を事前公表としているが、建設工事において最低制限価格を事後公表することによって、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）

市のホームページに掲載されている土木設計業務等委託契約書（標準書式）においては、一括再委託等の禁止について、以下のように規定されている。

（一括再委託等の禁止）

第7条 受注者は、業務の全部を一括して、又は発注者が設計図書において指定した主たる部分を第三者に委任し、又は請け負わせてはならない。

2 受注者は、前項の主たる部分のほか、発注者が設計図書において指定した部分を第三者に委任し、又は請け負わせてはならない。

3 受注者は、業務の一部を第三者に委任し、又は請け負わせようとするときは、あらかじめ、発注者の承諾を得なければならない。ただし、発注者が設計図書において指定した軽微な部分を委任し、又は請け負わせようとするときは、この限りでない。

4 発注者は、受注者に対して、業務の一部を委任し、又は請け負わせた者の商号又は名称その他必要な事項の通知を請求することができる。

※：下線は監査人が追加。

このように、契約書では、「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「承諾を要しない軽微な部分」を設計図書において指定する旨が記載されているが、本年度の包括外部監査の対象（令和4年度における委託料の執行額が概ね500万円以上の案件）とした契約の設計図書の一部においてこれらの事項が明記されていなかった。

確かに、業務全部の一括再委託でなければ発注者の承諾により認められる、つまり、契約書に記載の「設計図書において指定」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する。

よって、設計図書に再委託に関する事項が未記載であった委託契約については、契約書の一括再委託の禁止の条項における区分に即して、対象となる業務を明記しておくべきである。

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）

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いるが、入札要綱には、以下のとおり、開札後に改めて参加資格を確認する旨の規定がある。

18. 落札者の決定	落札候補者の参加資格の再確認 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。
------------	---

実際には、開札後に参加資格の確認を行った結果、参加資格を満たさないこととなる事例は少なく、開札時に次順位者を確定しておく必要性は低いとのことである。しかし、配置を予定していた管理技術者の異動などにより、そのような場合が皆無というわけではないとのことであり、開札時には原則として次順位者を確定しておく必要がある。

この点、令和 4 年度高槻市道路橋定期点検業務委託においては開札時に次順位者が確定されていたが、高槻市道路施設図面・資料作成及び調査等業務委託においては落札候補者のみが確定され、次順位者は確定されていなかった。

高槻市道路施設図面・資料作成及び調査等業務委託についても、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、次順位者を確定しておく必要があったと考えられる。

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）

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。このうち、便益額については、国土交通省の「費用便益分析マニュアル」（令和 4 年 2 月国土交通省道路局都市局）では、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の 3 項目に基づいて算出することとされている。

この点、市が実施する道路整備における費用便益分析の実施状況について確認したところ、道路課では市道の特性上、整備延長が短く、道路ネットワークの改善に大きな効果が発現されないと考えられることから基本的に実施していないとのことであった。

一方、令和 4 年度に委託により実施された「萩之庄梶原線国道アクセスに係る基本検討業務」では、沿道まちづくりによる新たな市街地形成の有無と当該地に相応しい道路構造の在り方についての検討が行われている。これは、市において費用便益分析が行われた稀な事例とのことであった。同業務においては、A 案（概算事業費 28 億 8,950 万円）、B 案（概算事業費 4 億 5,010 万円）という 2 つの道路構造を設定した上で、周辺地区に集客施設が整備される場合とされない場合に分け、4 つのパターンに分類して、共用後 50 年間の便益と費用を比較している。

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。

3-⑩ 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）

市では、市が管理する道路施設あるいは道路附属物を適切に維持管理することにより、通行の安全性・快適性を確保するため、市道の維持・補修の事業を行っている。この市道の維持・補修事業の主な事業内容は、道路の舗装修繕・道路の清掃・道路除草・排水施設浚渫・街路樹管理であり、請負あるいは委託の形態にて市が実施主体となって行っている。街路樹管理業務は、市内一円の高木剪定他の街路樹の管理を単価契約制度による委託契約にて実施している。

令和4年度における街路樹管理業務は、主として、地方自治法施行令第167条の2第1項第2号に基づく随意契約により市内の業者8者が実施した。このほか、公益社団法人高槻市シルバー人材センターによる雑草の根除去等の軽作業の実施がある。市内業者8者との契約期間はいずれも、令和4年6月1日から令和5年5月31日までである。なお、令和4年度において業務が実施されたのは、通常は特に街路樹管理業務が不要な2月から5月を除いた、令和4年6月から令和5年1月までであった。業務実施の履行は月単位で行い、施工種別の工数に、施工種別に定められた契約単価を適用することにより委託料が計算される。令和4年度における街路樹管理業務の支出額の合計は、86,460千円であった。

市内業者8者による業務実施において、施工種別に定められた契約単価の適用について、サンプルで抽出した2件の状況は図表80のとおりであった。

図表80 高槻市市内一円街路樹管理業務委託料

(令和4年11月分)

業種		単位	数量	単価 (円)	金額 (円)	
高木剪定	夏 季	60 cm未満	本	134	6,343.7	850,055
		60 cm以上	本	275	15,979.7	4,394,417
	冬 季	60 cm未満	本		5,380.1	
		60 cm以上	本		13,090.0	
伐採		20 cm未満	本		1,445.4	
		20 cm以上 30 cm未満	本	4	2,248.4	8,993
		30 cm以上 60 cm未満	本	5	8,993.6	44,968
		60 cm以上 90 cm未満	本	2	22,484.0	44,968
		90 cm以上 120 cm未満	本		42,799.9	
寄植剪定		m ²	2,069.12	399.3	826,199	
抜根除草		m ²	1,845.24	222.2	410,012	
薬剤散布	1日	回		71,249.2		
	半日	回		35,885.3		
街路樹高所作業		回	2	46,404.6	92,809	
委託料合計					6,672,421	

(令和5年1月分)

業種		単位	数量	単価 (円)	金額 (円)	
高木剪定	夏季	60 cm未満	本	37	6,343.7	234,716
		60 cm以上	本	76	15,979.7	1,214,457
	冬季	60 cm未満	本		5,380.1	
		60 cm以上	本		13,090.0	
伐採		20 cm未満	本	50	1,445.4	72,270
		20 cm以上 30 cm未満	本	1	2,248.4	2,248
		30 cm以上 60 cm未満	本	35	8,993.6	314,776
		60 cm以上 90 cm未満	本	15	22,484.0	337,260
		90 cm以上 120 cm未満	本	9	42,799.9	385,199
寄植剪定		m ²	6,600.13	399.3	2,635,431	
抜根除草		m ²	4,454.22	222.2	989,727	
薬剤散布	1日	回	1	71,249.2	71,249	
	半日	回		35,885.3		
街路樹高所作業		回	5	46,404.6	232,023	
委託料合計					6,489,356	

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

抽出した2件は、令和4年11月分と令和5年1月分の委託料であるが、いずれも高木剪定の業種については夏季の単価が適用されている。高木剪定の単価の適用において、夏季と冬季のいずれの単価を選択すべきかについての考え方は、市場単価土木コスト情報を参考に、以下のとおりとしている。

<p>夏季剪定：樹幹の乱れや繁茂し混みすぎた枝を整えることを目的とした剪定</p> <p>冬季剪定：自然樹形の骨格枝を作ることを目的として剪定</p>

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った。高木剪定においては、夏季の剪定と冬季の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。

4. 交通部（総務企画課・運輸課）

（1）総論

本市及び本市の周辺における交通機関を整備するため、市は自動車運送事業を設置し、当該事業を執行するため、企業管理者（以下、「管理者」という。）が置かれている。管理者の権限に属する事務を処理するため、交通部が置かれ、総務企画課、運輸課の2課で組織されている。

① 総務企画課の概要

総務企画課における令和5年度の事務分掌は以下のとおりである。

- (1) 自動車運送事業の基本計画の策定、調整及び進行管理に関すること。
- (2) 乗客サービスの向上に係る調査、分析及び企画に関すること。
- (3) 交通需要に係る調査及び研究に関すること。
- (4) 自動車運送事業の運賃及び料金に関すること。
- (5) 所管行政庁に係る許可、認可及び届出に関すること。
- (6) 自動車運送事業の統計に関すること。
- (7) 自動車運送事業の広報広聴の企画及び調整に関すること。
- (8) 所管に係る関係機関及び団体との連絡及び調整に関すること。
- (9) ICカードシステムに関すること。
- (10) 乗合自動車の路線の調整に関すること。
- (11) 公印の管守に関すること。
- (12) 公告式に関すること。
- (13) 例規の制定及び改廃に関すること。
- (14) 部の法務に関すること。
- (15) 人事、給与及び職員の服務その他勤務条件に関すること。
- (16) 職員の福利厚生及び研修計画に関すること。
- (17) 車両、建物等の保険に関すること。
- (18) 庁舎（案内所及び休憩所を含む。）の維持管理に関すること。
- (19) 物品の出納及び保管に関すること。
- (20) 物品及び工事等の契約締結に関すること。
- (21) 広告業務に関すること。
- (22) 市議会の議決を経る事件につき、その発案に関すること。
- (23) 予算見積りに関すること。
- (24) 予算差引きに関すること。
- (25) 学校施設の指定に関すること。
- (26) 資金の調達及び運用に関すること。
- (27) 現金、預金、有価証券の出納及び保管に関すること。

- (28) 運賃、料金等の精算収納に関する事。
- (29) 各種会計伝票の整理及び保管に関する事。
- (30) 資産、資本、負債の増減及び異動整理に関する事。
- (31) 決算及び財務諸表の作成に関する事。
- (32) 金融機関との連絡調整に関する事。
- (33) 所管に係る遺失物に関する事。
- (34) 運賃、料金などの諸収入に関する事。
- (35) 財産及び不動産の取得、管理及び処分に関する事。
- (36) 乗車券の販売（営業所販売を除く。）に関する事。
- (37) 部内の課との連絡及び調整に関する事。
- (38) 部内の他の課の所管に属しない事。
- (39) 部の庶務に関する事。

② 運輸課の概要

運輸課における令和5年度の事務分掌は以下のとおりである。

- (1) 貸切自動車の営業に関する事。
- (2) 乗務員の教習指導に関する事。
- (3) 乗務員の服務規律の向上に関する事。
- (4) 自動車事故の防止対策に関する事。
- (5) ドライブレコーダーシステムの管理及び運用に関する事。
- (6) 自動車事故の処理に関する事。
- (7) 自動車事故に係る損害保険（これに準ずるものを含む。）に関する事。
- (8) 自動車の整備に関する事。
- (9) 自動車の整備計画に関する事。
- (10) 整備施設の維持管理に関する事。
- (11) 整備施設に係る修理及び資材等の購入に関する事。
- (12) 自動車の整備に係る物品の出納及び保管に関する事。
- (13) 所管に係る遺失物に関する事。
- (14) 所管行政庁に係る許可、認可及び届出に関する事。
- (15) 開発事業に係る事前協議に関する事。
- (16) 乗合自動車のダイヤの調整に関する事。
- (17) 交通施設等の設置に関する事。
- (18) 路線の管理に関する事。
- (19) 待合所、停留所等の維持管理に関する事。
- (20) バスターミナルの維持管理に関する事。

③ 組織体制及び職員の状況

(i) 組織図

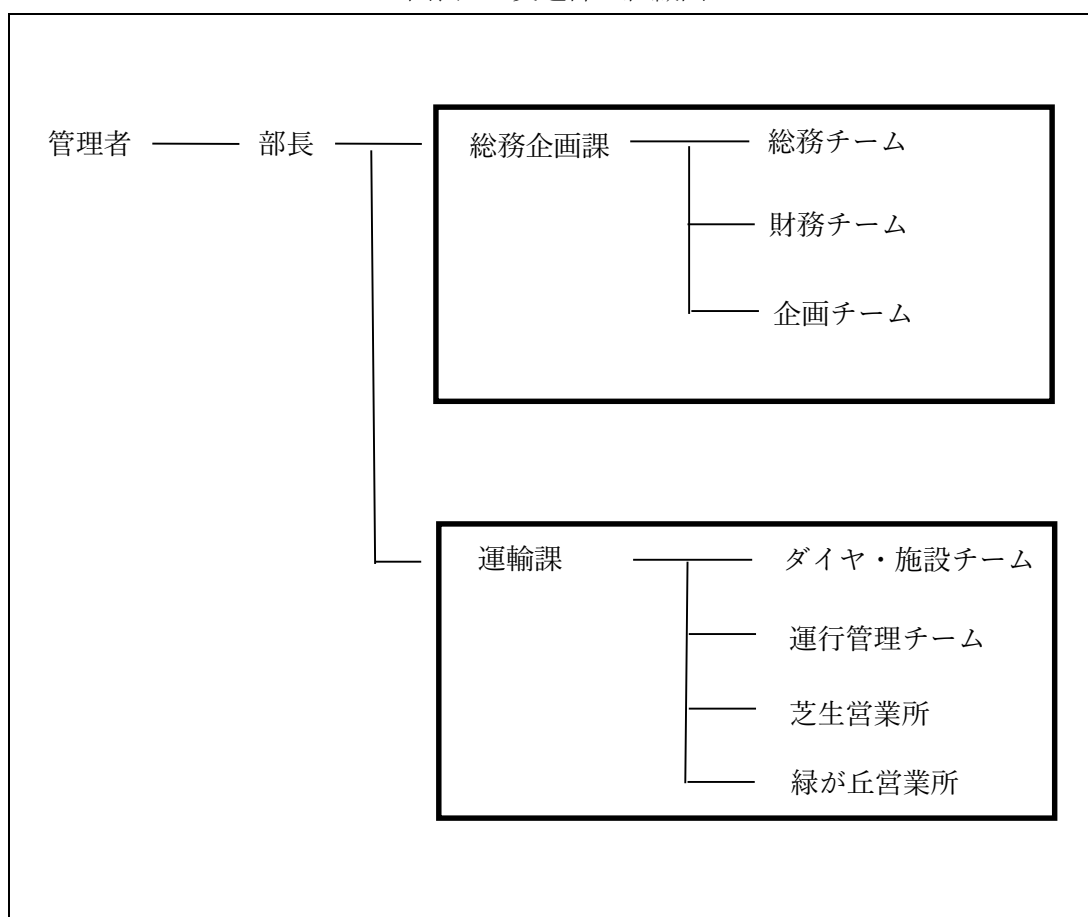
交通部の組織図は、図表 81 のとおりである。

総務企画課には、交通部職員の人事、給与及び服務、庁舎の維持管理、予算、決算の作成、市営バス事業の基本計画や高槻市営バス経営戦略（以下、「市営バス経営戦略」という。）の策定、運賃や料金に関する業務などを分掌するために、総務チーム、財務チーム、企画チームが置かれている。

運輸課には、乗務員の教習指導、事故防止対策、バスの整備、バス停留所の維持管理、ダイヤの調整等を分掌するために、ダイヤ・施設チーム、運行管理チームが置かれている。

また、運輸課の下に、主に北側を管轄する緑が丘営業所と、南側を管轄する芝生営業所の 2 営業所が置かれ、バス運行に関すること、運輸主任や乗務員の勤務、利用者の要望や苦情の受付等の業務を行っている。

図表 81 交通部の組織図



(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(ii) 職員数の推移

交通部における直近3年間の職員数の推移は、図表82のとおりである。

総務企画課においては、職員数に大きな変動はないものとなっている。

運輸課においては、減少傾向で推移している。運輸課所属の職員の多くは乗務員であるが、乗務員の多くが50代であり高齢化が進んでいる。これはバス業界全体で乗務員不足と高齢化が進んでいる状況にあるため、市営バス事業においても乗務員の確保が中長期的な課題となっている。

図表 82 職員数の推移（各年4月1日現在）

(単位：人)

課名	区分	令和3年度	令和4年度	令和5年度
交通部	管理者	1	1	1
総務企画課	正規職員	13	13	13
	再任用フルタイム職員	0	0	1
	再任用短時間職員	0	0	0
	月額制会計年度任用職員	1	1	2
	時間額制会計年度任用職員	0	0	0
	計	14	14	16
運輸課	正規職員	194	187	175
	再任用フルタイム職員	0	0	8
	再任用短時間職員	19	22	20
	フルタイム会計年度任用職員	3	13	18
	月額制会計年度任用職員	59	50	44
	時間額制会計年度任用職員	15	10	9
	計	290	282	274

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

(iii) 職務分掌の状況

高槻市自動車運送事業事務分掌規程及び高槻市交通部営業所規程によると、総務企画課及び運輸課（営業所含む）における職務分掌は、図表83のとおりである。

図表 83 職務分掌の状況

【総務企画課】

チーム	職制	主要な事務分掌
課長		課の業務統括
総務チーム (6名)	T L (課長代理) (1名) 主査 (1名) 主任 (1名)、一般職 (2名)、月額制会計年度任用職員 (1名)	<ul style="list-style-type: none"> ・所管に係る関係機関及び団体との連絡及び調整に関する こと ・公印の管守に関する こと ・公告式に関する こと ・例規の制定及び改廃に関する こと ・部の法務に関する こと ・人事、給与及び職員の服務その他勤務条件に関する こと ・職員の福利厚生及び研修計画に関する こと ・車両、建物等の保険に関する こと ・庁舎 (案内所及び休憩所を含む。) の維持管理に関する こと ・物品の出納及び保管に関する こと ・物品及び工事等の契約締結に関する こと ・市議会の議決を経る事件につき、その発案に関する こと ・部内の課との連絡及び調整に関する こと ・部内の他の課の所管に属しない こと ・部の庶務に関する こと
財務チーム (4名)	T L (主査) (1名) 一般職 (2名) 再任用フルタイム職員 (1名)	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運送事業の統計に関する こと ・I Cカードシステムに関する こと ・広告業務に関する こと ・予算見積りに関する こと ・予算差引きに関する こと ・学校施設の指定に関する こと ・資金の調達及び運用に関する こと ・現金、預金、有価証券の出納及び保管に関する こと ・運賃、料金等の精算収納に関する こと ・各種会計伝票の整理及び保管に関する こと ・資産、資本、負債の増減及び異動整理に関する こと ・決算及び財務諸表の作成に関する こと ・金融機関との連絡調整に関する こと ・所管に係る遺失物に関する こと ・運賃、料金などの諸収入に関する こと

チーム	職制	主要な事務分掌
		<ul style="list-style-type: none"> ・財産及び不動産の取得、管理及び処分に関すること ・乗車券の販売（営業所販売を除く。）に関すること
企画チーム (5名)	T L (主幹) (1名) 主査 (2名) 主任 (1名) 月額制会計年度任用職員 (1名)	<ul style="list-style-type: none"> ・自動車運送事業の基本計画の策定、調整及び進行管理に関すること ・乗客サービスの向上に係る調査、分析及び企画に関すること ・交通需要に係る調査及び研究に関すること ・自動車運送事業の運賃及び料金に関すること ・所管行政庁に係る許可、認可及び届出に関すること ・自動車運送事業の広報広聴の企画及び調整に関すること ・乗合自動車の路線の調整に関すること

【運輸課】

チーム	職制	主要な事務分掌
課長		課の業務統括
ダイヤ・施設 チーム (3名)	T L (副主幹) (1名) 副主幹 (1名) 主査 (1名)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合自動車のダイヤの調整に関すること ・交通施設等の設置に関すること ・路線の管理に関すること ・待合所、停留所等の維持管理に関すること ・バスターミナルの維持管理に関すること
運行管理 チーム (4名)	T L (課長代理) (1名) 主査 (2名) 一般職 (1名)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗務員の教習指導に関すること ・乗務員の服務規律の向上に関すること ・自動車事故の防止対策に関すること ・ドライブレコーダーシステムの管理及び運用に関すること ・自動車事故の処理に関すること ・自動車事故に係る損害保険（これに準ずるものを含む。）に関すること ・自動車の整備に関すること ・自動車の整備計画に関すること ・整備施設の維持管理に関すること ・整備施設に係る修理及び資材等の購入に関すること ・自動車の整備に係る物品の出納及び保管に関すること ・所管に係る遺失物に関すること

チーム	職制	主要な事務分掌
		<ul style="list-style-type: none"> ・所管行政庁に係る許可、認可及び届出に関すること ・開発事業に係る事前協議に関すること ・貸切自動車の営業に関すること
芝生営業所 (125名)	所長 (1名) 副所長 (1名) 主査 (1名) 運輸主任 (6名) 運転士 (69名) 再任用職員 (12名) 会計年度任用職員 (35名)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合、貸切自動車の運行に関すること ・運輸主任、主任及び乗務員の勤務並びに配車に関すること ・乗務員の接客指導及び指導監督に関すること ・乗客の案内に関すること ・乗務記録に関すること ・所属車両に関し整備管理者との連絡調整に関すること ・その他乗合、貸切自動車の運行業務に関すること
緑が丘営業所 (130名)	所長 (1名) 副所長 (1名) 主査 (1名) 運輸主任 (6名) 運転士 (78名) 再任用職員 (11名) 会計年度任用職員 (32名)	<ul style="list-style-type: none"> ・乗合、貸切自動車内遺失物の一時保管に関すること ・営業所施設の管理、取締りに関すること ・乗務員休憩所等の軽易、定例的な維持補修に関すること ・営業所に係る物品の出納及び保管に関すること ・乗客等からの要望、苦情等の受付に関すること ・乗車券の営業所販売に関すること ・運賃、料金等の営業所内での保管に関すること ・営業所に係る庶務に関すること

(出所：市提出資料を基に監査人が作成)

④ 決算及び財産の状況

(i) 損益計算書の状況

市営バス事業の平成 30 年度から令和 4 年度の経営状況（損益計算書）は、図表 84 のとおりである。

バスの利用者から収受する利用料金である運送収益は、平成 30 年度、令和元年度においては約 31 億円発生していたが、令和 2 年度以降は新型コロナウイルス感染症の流行の影響により大幅に減少しており、令和 4 年度は回復傾向にあるものの約 29 億円と平成 30 年度、令和元年度を下回る水準が続いている。一方で、営業費用については、運転士等の人件費が約 7 割を占めることから、平成 30 年度から令和 4 年度の 5 年間でも、著しい増減はない。一部路線の赤字額に基づき算定される補助金があることから、これらの結果として路線別収益の悪化に伴い他会計補助金は増加している。

収支全体の状況としては、令和 4 年度決算では固定資産売却益約 5 億円の影響により、最終損益は黒字となっているものの、経常損益については平成 30 年度以降毎年度赤字（経常損失）が続いている。これは新型コロナウイルス感染症の流行による影響もあるとはい

え、新型コロナウイルス感染症流行以前の平成 30 年度、令和元年度においても経常損失であったことに鑑みると、今後も厳しい経営状況が続いていくと想定される。

この状況について、過去 3 年間における路線別収益性を整理したものが図表 85 である。なお、営業係数とは、収入 100 円を得るために、どれだけの費用が必要となるかを表す指標であり、営業係数が 100 を超える路線は、収入よりも費用がかかる赤字路線である。

これをみると、市営バス事業では、令和 4 年度において年間乗客数が 100 万人を超える「日吉台」線、「原・上の口」線、「阿武山・塚原」線をはじめとする 4 路線が黒字路線である一方で、他 20 路線（図表 85 上、灰色にハイライト）が赤字路線となっている。また、そのうち 5 路線（図表 85 上、営業係数を太字下線）については、営業係数が 200 を超えており、収入 100 円を得るために、200 円を超える費用がかかっている状況である。

図表 84 損益計算書（平成 30 年度～令和 4 年度）

（単位：千円）

科目	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
営業収益	3,137,959	3,120,865	2,469,273	2,591,841	2,887,271
運送収益	3,098,872	3,080,206	2,427,289	2,545,966	2,839,996
運送雑収益	39,087	40,659	41,984	45,874	47,274
営業費用	3,438,046	3,474,630	3,342,034	3,334,901	3,370,296
運転費	2,265,226	2,304,185	2,205,309	2,198,678	2,173,337
車両修繕費	178,151	191,682	210,149	202,856	211,068
その他修繕費	4,376	4,274	5,798	39,222	18,121
固定資産減価償却費	303,310	300,926	220,430	239,793	304,595
資産減耗費	2,675	791	5,151	6,703	3,338
施設損害保険料	33,208	33,029	29,962	29,777	30,683
施設使用料	2,444	2,397	2,428	2,654	3,761
運輸管理費	470,405	423,260	425,040	398,253	414,674
一般管理費	172,058	207,670	231,477	211,010	205,018
自動車重量税	6,193	6,417	6,289	5,956	5,700
営業利益（△損失）	△ 300,087	△ 353,765	△ 872,760	△ 743,060	△ 483,025
営業外収益	287,037	272,714	362,641	449,788	457,970
受取利息及び配当金	2,329	2,612	1,724	1,293	2,658
他会計補助金	258,883	241,177	332,020	417,679	404,147
補助金	0	0	0	0	21,001
長期前受金戻入	18,690	17,023	19,084	19,728	19,839
雑収益	7,135	11,902	9,814	11,088	10,325
営業外費用	104	79	125	95	19
雑支出	104	79	125	95	19
経常利益（△損失）	△ 13,154	△ 81,131	△ 510,244	△ 293,368	△ 25,074
特別利益	0	0	1,801	3,817	514,284
固定資産売却益	0	0	1,801	3,817	514,284
特別損失	2,533	0	529	3,828	4,791
固定資産売却損	2,533	0	0	3,828	4,770
過年度損益修正損	0	0	529	0	21
当年度純利益（△損失）	△ 15,688	△ 81,131	△ 508,972	△ 293,379	484,419

（出所：市「令和 4 年度自動車運送事業年報」を基に監査人が作成）

図表 85 路線別収益性の状況（令和2年度～令和4年度）

（単位：千円）

路線※	令和2年度		令和3年度		令和4年度	
	乗客数（人）	営業係数	乗客数（人）	営業係数	乗客数（人）	営業係数
日吉台	1,125,607	81.8	1,197,917	80.1	1,380,212	73.3
芝谷	691,904	113.4	706,837	112.2	799,354	99.9
美しが丘	461,622	148.7	488,887	139.4	493,136	119.9
原・上の口	2,135,502	114.2	2,180,211	107.4	2,404,421	98.5
塚脇・下の口	375,582	131.7	395,376	130.7	442,327	117.2
田能	195,001	281.6	201,676	300.8	194,421	286.2
南平台東	805,680	163.1	879,949	142.0	1,068,378	120.6
国道	34,822	216.7	38,191	208.4	40,965	193.7
奈佐原	425,734	165.4	447,668	162.1	405,503	139.4
萩谷	247,423	265.0	272,497	249.5	334,816	195.8
阿武山・塚原	2,114,225	92.0	2,266,085	90.1	2,728,425	88.9
富田芝生	91,697	301.0	101,669	276.9	110,391	221.8
富田南	181,196	194.3	174,297	190.8	184,958	188.5
芝生住宅	87,420	262.3	91,789	246.3	80,289	225.5
栄町	166,296	195.0	181,568	189.0	217,530	168.4
富田団地	802,713	146.8	814,244	135.1	896,173	122.4
玉川橋団地	67,303	240.0	73,473	230.6	86,395	200.3
三島江・柱本	549,953	218.4	566,130	203.4	620,727	187.4
下田部団地	621,329	142.7	619,974	140.5	685,081	126.1
大塚	863,865	127.3	871,770	125.3	972,898	113.7
前島・六中	400,466	165.4	406,623	149.8	459,105	129.6
道鶴	766,041	131.0	813,027	126.8	877,587	117.8
梶原	98,204	373.4	96,515	384.0	100,066	329.1
成合・川久保	635,910	163.4	646,144	147.6	732,006	132.9
合 計	13,945,495	137.4	14,532,517	131.1	16,315,164	118.6

※：路線名の太字は、高槻市生活交通路線維持事業補助金対象路線

（出所：市「令和4年度自動車運送事業年報」を基に監査人が作成）

(ii) 貸借対照表の状況

市営バス事業の平成 30 年度から令和 4 年度の財政状況（貸借対照表）は、図表 86 のとおりである。

令和 4 年度決算においては、資産合計約 105 億円に対して負債合計は約 18 億円であり、資本が約 86 億円と良好な財政状況である。資産の主な内容としては、市営バス事業を運営するために必要な有形固定資産は約 43 億円（うち土地約 32 億円、車両約 4 億円）、現金預金約 41 億円、投資有価証券約 14 億円となっている。一方で負債の主な内容としては、退職金の支払いに備えるもの等の引当金が約 10 億円となっており、企業債は発行されていない。

また、平成 30 年度以降においては、現金預金残高や投資有価証券残高に一定程度の増減があるものの、事業全体としての財政状況に大きな変化は見受けられない。

図表 86 貸借対照表（平成 30 年度～令和 4 年度）

（単位：千円）

	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
1. 固定資産	6,291,846	5,529,800	5,134,830	5,492,804	5,835,566
(1) 有形固定資産	4,646,576	4,420,336	4,347,010	4,365,047	4,365,613
イ 車両	3,631,436	3,631,436	3,543,738	3,444,609	3,459,745
減価償却累計額	3,280,977	3,351,601	3,306,941	3,109,763	3,015,865
小計	350,459	279,835	236,797	334,846	443,881
ロ 建物	974,913	974,913	987,980	978,181	993,620
減価償却累計額	605,459	620,778	627,294	626,508	637,231
小計	369,455	354,135	360,685	351,673	356,389
ハ 構築物	800,367	833,482	878,451	896,466	957,865
減価償却累計額	623,766	647,517	673,963	698,286	726,279
小計	176,601	185,965	204,489	198,181	231,587
ニ 機械及び装置	95,307	88,847	88,847	94,454	96,705
減価償却累計額	76,164	71,073	74,849	70,999	75,039
小計	19,143	17,773	13,997	23,455	21,665
ホ 工具器具及び備品	1,044,372	1,046,191	1,028,127	1,022,364	1,017,683
減価償却累計額	616,802	766,914	800,435	868,821	907,208
小計	427,570	279,277	227,693	153,542	110,475
ヘ 土地	3,303,349	3,303,349	3,303,349	3,303,349	3,201,615
(2) 無形固定資産	144,705	108,772	187,019	128,042	70,113
その他無形固定資産	144,705	108,772	187,019	128,042	70,113
(3) 投資	1,500,565	1,000,692	600,800	999,715	1,399,841
投資有価証券	1,499,765	999,892	600,000	998,765	1,398,891
出資金	800	800	800	800	800
その他投資	0	0	0	150	150
2. 流動資産	4,755,070	5,387,818	5,410,567	4,531,808	4,713,369
(1) 現金預金	4,667,660	5,321,297	5,311,444	4,074,824	4,144,021
(2) 未収金	85,892	64,257	75,052	454,774	566,244
(3) 貯蔵品	1,461	2,139	1,712	2,161	3,055
(4) 前払費用	0	126	50	50	49
(5) 前払金	57	0	0	0	0
(6) その他流動資産	0	0	22,310	0	0
資産合計	11,046,916	10,917,618	10,545,397	10,024,611	10,548,936

	平成 30 年度	令和元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度
3. 固定負債	1, 105, 054	1, 079, 614	1, 063, 322	1, 008, 149	909, 942
(1) 引当金	1, 105, 054	1, 079, 614	1, 063, 322	1, 008, 149	909, 942
4. 流動負債	549, 741	541, 179	706, 260	549, 986	630, 193
(1) 未払金	297, 622	266, 643	429, 314	282, 294	356, 672
(2) 引当金	152, 930	161, 368	163, 215	153, 301	146, 645
(3) 預り金	28, 081	35, 950	38, 254	38, 398	43, 901
(4) 前受金	71, 108	77, 219	75, 478	75, 993	82, 975
5. 繰延収益	321, 396	307, 232	295, 193	279, 233	337, 139
(1) 長期前受金	1, 288, 469	1, 290, 570	1, 242, 895	1, 204, 928	1, 208, 099
(2) 収益化累計額	967, 072	983, 339	947, 702	925, 695	870, 960
負債合計	1, 976, 192	1, 928, 024	2, 064, 775	1, 837, 368	1, 877, 274
6. 資本金	4, 931, 830	4, 931, 830	4, 931, 830	4, 931, 830	4, 931, 830
(1) 自己資本金	4, 931, 830	4, 931, 830	4, 931, 830	4, 931, 830	4, 931, 830
繰入資本金	380, 213	380, 213	380, 213	380, 213	380, 213
組入資本金	4, 551, 616	4, 551, 616	4, 551, 616	4, 551, 616	4, 551, 616
7. 剰余金	4, 138, 895	4, 057, 764	3, 548, 793	3, 255, 414	3, 739, 833
(1) 資本剰余金	925, 007	925, 007	925, 007	925, 007	925, 007
受贈財産評価額	139, 992	139, 992	139, 992	139, 992	139, 992
その他資本剰余金	785, 015	785, 015	785, 015	785, 015	785, 015
(2) 利益剰余金	3, 213, 888	3, 132, 757	2, 623, 785	2, 330, 406	2, 814, 825
利益積立金	17, 000	17, 000	17, 000	17, 000	17, 000
当年度未処分利益剰余金	3, 196, 888	3, 115, 757	2, 606, 785	2, 313, 406	2, 797, 825
資本合計	9, 070, 724	8, 989, 594	8, 480, 622	8, 187, 243	8, 671, 662
負債資本合計	11, 046, 916	10, 917, 618	10, 545, 397	10, 024, 611	10, 548, 936

(出所：市「令和 4 年度自動車運送事業年報」を基に監査人が作成)

(iii) 施設及び財産の状況

交通部における交通関連事業に関する主な施設及び財産の状況は、図表 87 のとおりである。

主に市の北側を管轄する緑が丘営業所と、市の南側を管轄する芝生営業所の 2 営業所を設置している。図表 88 は監査人が芝生営業所を視察した際のものである。

図表 87 主な施設及び財産の状況

区分	内容
施設	<ul style="list-style-type: none"> ・緑が丘営業所と芝生営業所の 2 営業所にバスの駐車場や洗車機、給油所、整備工場が設置されている ・その他、乗務員の休憩施設として市内に 10 か所の休憩所を設置している ・市の地理的な特徴や利用者の利便性を考慮し、市内の主要駅である 3 か所に J R 高槻駅南案内所、J R 摂津富田駅案内所、阪急高槻市駅案内所を設置している
設備	<ul style="list-style-type: none"> ・令和 5 年 4 月現在で市内 256 か所にバス停留所を設置している
バス車両	<ul style="list-style-type: none"> ・大型 141 台、中型 12 台、小型 13 台の計 166 台のバス車両を所有している (うち、乗合車両 159 台、貸切車両 7 台)
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・貸借対照表に計上する棚卸資産は、バスの燃料である軽油のみである ・その他に販売用のバス事業関連グッズを保有している

(出所：ヒアリング結果を基に監査人が作成)

図表 88 芝生営業所



(出所：監査人撮影 (令和 5 年 9 月 13 日))

(iv) システムについて

市営バス事業では、主に以下の6つのシステムを利用して事業が運営されている。

ア) 営業所システム

乗務員への仕業（1日の運行業務）や車両の割当、実績管理・出退勤管理のほか、乗務員や車両のローテーション確認表や勤務割当表、出退勤実績一覧表などの帳票を出力するシステムである。

イ) ダイヤシステム

停留所、系統、所要時分、労働条件等、ダイヤ編成に必要な情報を管理しダイヤ作成を行うほか、運行に必要な各種帳票（仕業票、各種時刻等）の出力及びOD分析（乗客の乗車地点から降車地点までの移動状況を把握するための分析）等を行うことができるシステムである。

ウ) ドライブレコーダーシステム

ドライブレコーダー機能は、運行中のバス6か所（車内2か所、前方、右側方、左側方、後方）の状況を録画ができ、かつ扉開時に車内中扉付近の映像を運転席モニターに映し出せるほか、乗務記録については、国土交通省が認可する機能があるデジタル式運行記録計で、運行中の速度や運転時間等を運転日報として出力できるシステムである。

エ) ICカードシステム

市営バスのハウスカードや全国共通交通系ICカードの利用情報を管理しているシステム。

市営バスのハウスカードについては「ハウスサーバー」にて、全国共通交通系ICカードについては「バスサーバ」にて情報管理されている。

オ) バスロケーションシステム

バス車両の現在位置情報を管理するシステムです。各営業所に運行管理端末を設置しており、運行管理者が即座に、多数の車両の位置情報を確認することができるシステム。

また、市営バスホームページ内にバスロケーションシステムのページを掲載しており、利用者は乗車区間を設定することで、該当するバスの到着時刻や現在位置などを、パソコンやスマートフォンからリアルタイムに閲覧できる。

カ) デジタルサイネージシステム（発車時刻案内モニター）

デジタルサイネージシステムとは、JR高槻駅及び阪急高槻市駅に設置している発車時刻案内表示器を管理しているシステムである。

⑤ 令和4年度における主な事業の状況

(i) 市営バス事業の実施状況

市営事業の事業規模は、昭和29年の事業開始時は7路線、営業キロ73km、車両数13両であったが、令和4年度には24路線、営業キロ126km、車両数166両に事業拡大している。この結果、令和4年度には走行距離4,976千km（回送含む）を走行し、延べ16,426千人を輸送している。

しかしながら令和4年度の市営バス事業を取り巻く環境は、新型コロナウイルス感染症流行の影響が縮小しつつあること等により、図表89のとおり輸送人員数は前年度と比較して約12%増加したが、新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度と比較すると約83%の回復にとどまっている。また、軽油価格が依然として高止まりを続けているほか、電気及びガス代をはじめとする各種の単価高騰が費用を圧迫するといった厳しい状況が続いている。

図表89 令和4年度の業務量

区分	令和4年度	令和3年度	比較			
			増減	比率		
乗	免許キロ	126.63 Km	126.53 Km	0.10 Km	0.1%	
	期末在籍車両数	159 両	156 両	3 両	1.9%	
	実働延日車両数	48,278 日車	49,169 日車	△ 891 日車	△ 1.8%	
	走行キロ数	実走	3,978,754.9 Km	4,076,377.5 Km	△ 97,622.6 Km	△ 2.4%
		回送	919,253.0 Km	860,862.6 Km	58,390.4 Km	6.8%
	計	4,898,007.9 Km	4,937,240.1 Km	△ 39,232.2 Km	△ 0.8%	
合	輸送人員	16,315,164 人	14,532,517 人	1,782,647 人	12.3%	
	一日輸送人員	44,699.1 人	39,815.1 人	4,884.0 人	12.3%	
	当日実働車両数	132.3 両	134.7 両	△ 2.4 両	△ 1.8%	

区分	令和4年度	令和3年度	比較			
			増減	比率		
貸	免許キロ	- Km	- Km	- Km	-	
	期末在籍車両数	7 両	8 両	△ 1 両	△ 12.5%	
	実働延日車両数	1,125 日車	1,095 日車	30 日車	2.7%	
	走行キロ数	実走	68,332.0 Km	70,511.0 Km	△ 2,179.0 Km	△ 3.1%
		回送	10,638.0 Km	9,555.0 Km	1,083.0 Km	11.3%
	計	78,970.0 Km	80,066.0 Km	△ 1,096.0 Km	△ 1.4%	
切	輸送人員	110,856 人	91,958 人	18,898 人	20.6%	
	一日輸送人員	303.7 人	251.9 人	51.8 人	20.6%	
	当日実働車両数	3.1 両	3.0 両	0.1 両	3.3%	

区分	令和4年度	令和3年度	比較			
			増減	比率		
合	免許キロ	126.63 Km	126.53 Km	0.10 Km	0.1%	
	期末在籍車両数	166 両	164 両	2 両	1.2%	
	実働延日車両数	49,403 日車	50,264 日車	△ 861 日車	△ 1.7%	
	走行キロ数	実走	4,047,086.9 Km	4,146,888.5 Km	△ 99,801.6 Km	△ 2.4%
		回送	929,891.0 Km	870,417.6 Km	59,473.4 Km	6.8%
	計	4,976,977.9 Km	5,017,306.1 Km	△ 40,328.2 Km	△ 0.8%	
計	輸送人員	16,426,020 人	14,624,475 人	1,801,545 人	12.3%	
	一日輸送人員	45,002.8 人	40,067.0 人	4,935.8 人	12.3%	
	当日実働車両数	135.4 両	137.7 両	△ 2.3 両	△ 1.7%	

(出所：市「令和4年度高槻市自動車運送事業会計決算附属書類」)

そのような状況下で、令和4年度は主に図表90の事業を実施している。

図表90 令和4年度の主な事業

項目	概要
利用実態に即したダイヤ編成への取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ODデータを基に利用実態に即して最終便の時刻繰上げ等を実施 ・関西将棋会館建設に伴いJR高槻駅西滞留所を廃止し、新たに川西滞留所の運用を開始したことに合わせたダイヤ改正を実施
建設改良事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー異常時対応システムを搭載した車両に更新（大型バス13台） ・新規路線開設に伴う安満遺跡公園などのバス停上屋及び標識柱を整備 ・関西将棋会館移転に伴い、建設予定地であるJR高槻駅西滞留所を売却（新たに市で整備した川西滞留所の運用を開始）
バス利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・市内在住の乳児の同伴者2名の運賃を1乗車につき全線100円とする特別運賃制度として、「かるがもパス」の運用を開始 ・市民や市内大学の学生を対象に、「バスの上手な利用方法」や「高槻市における公営バス事業について」に関する出前講座を実施 ・関西将棋会館の本市への移転を記念した「高槻将棋ライナー」、市の観光大使を起用した「高槻やよいライナー」及び「たかつき観光大使アーティスト号」などのラッピングバスを運行 ・小・中学生を対象とし、お得な料金で夏・冬・春の長期休暇期間に市営バス全線利用可能な「おでかけパス」の販売及び運用 ・キャッシュレス決済専用の「市営バス1dayスマート乗車券」の販売及び運用
バス停留所施設の充実等	<ul style="list-style-type: none"> ・JR高槻駅北時刻案内表示板やJR富田駅乗降場照明のLED化とバス停ベンチの設置、JR高槻駅南バス停上屋の清掃を実施
「安全・安心」への取組み	<ul style="list-style-type: none"> ・新型コロナウイルス感染症拡大防止策として、乗務員によるバスの車内消毒のほか、車内換気のため一部の窓を開放して運行 ・国土交通省による「接遇研修モデルプログラム バス編」を活用し、接遇向上の一環として乗務員研修を実施
市営バス経営戦略の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・「市営バス経営戦略」について、4つの基本戦略とそれに基づく個別戦略ごとの各種の具体的な取組みを推進し、その成果や今後の課題等を自動車運送事業審議会（計2回開催）で報告

（出所：市「令和4年度高槻市自動車運送事業会計決算附属書類」を基に監査人が作成）

(ii) 運賃について

市営バス事業の運賃は、路線に応じて①均一制運賃と②対キロ区間制運賃が併用されている。①と②の違いは図表 91 のとおりである。対キロ区間制運賃は、「田能」線、「萩谷」線、「南平台」線、「成合・川久保」線の 4 路線の一部区間で採用されており、他の路線については全て均一制運賃が採用されている。

図表 91 高槻市営バスの運賃体系

体系	内容
均一制運賃	<ul style="list-style-type: none"> 乗車区間に関わらず同一の運賃が課せられる運賃形態 市では 1 回の乗車につき大人 220 円、小児（小学生以下）110 円で統一
対キロ区間制運賃	<ul style="list-style-type: none"> 乗車区間の距離に応じて運賃が課せられる運賃形態 市では、基準賃率を 33 円 30 銭（税込）、最低運賃を 140 円に基づき各区間の運賃を算定

(出所：ヒアリング結果を基に監査人が作成)

また、市では「高齢者無料乗車制度」として、70 歳から 74 歳までの方に市営バス全路線に 1 乗車 100 円で乗れる割引乗車券（ICカード）、75 歳以上の方に市営バス全路線に無料で乗れる無料乗車券（ICカード）を交付している。

当該制度は、従来は 70 歳以上の高齢者に対して無料乗車を認める制度であったが、市営バス事業の厳しい経営状況に鑑み、市長部局との協議のうえ本制度を持続可能な形で維持することを目的として、図表 92 のとおり令和 3 年度から無料対象年齢を 75 歳まで段階的に引き上げることとともに、「高齢者割引乗車制度」を新設したとのことである。

図表 92 高齢者無料乗車制度の見直し内容

- ・無料対象年齢を 75 歳に引き上げたうえで、高齢者の福祉施策として、無料乗車制度を堅持する。
- ・70 歳～74 歳の市民について、1 乗車 100 円を負担していただく「高齢者割引乗車制度」を創設する。
- ・新制度の開始は令和 3 (2021) 年 4 月とし、令和 2 (2020) 年度までに既に無料乗車券を所持されている方及び昭和 26(1951) 年 4 月 1 日以前に生まれた方については、無料を継続する。
- ・新制度開始後に 70 歳を迎えられる方について、対象年齢を 1 歳ずつ引き上げる形で、段階的に無料乗車券の発行年齢を 75 歳まで引き上げる経過措置を設ける。

生年月日	令和元年度	2 年度	一見直し制度開始								一制度完成	
			3 年度	4 年度	5 年度	6 年度	7 年度	8 年度	9 年度	10 年度	11 年度	12 年度
昭和 25 年 4 月 2 日～昭和 26 年 4 月 1 日	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳	76 歳	77 歳	78 歳	79 歳	80 歳
昭和 26 年 4 月 2 日～昭和 27 年 4 月 1 日	68 歳	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳	76 歳	77 歳	78 歳	79 歳
昭和 27 年 4 月 2 日～昭和 28 年 4 月 1 日	67 歳	68 歳	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳	76 歳	77 歳	78 歳
昭和 28 年 4 月 2 日～昭和 29 年 4 月 1 日	66 歳	67 歳	68 歳	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳	76 歳	77 歳
昭和 29 年 4 月 2 日～昭和 30 年 4 月 1 日	65 歳	66 歳	67 歳	68 歳	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳	76 歳
昭和 30 年 4 月 2 日～昭和 31 年 4 月 1 日	64 歳	65 歳	66 歳	67 歳	68 歳	69 歳	70 歳	71 歳	72 歳	73 歳	74 歳	75 歳

※白文字は無料制度の適用年齢を示す

(例：昭和 26 年 4 月 2 日～昭和 27 年 4 月 1 日生まれの方は、71 歳で無料乗車券を発行)

(出所：市「高槻市営バス経営戦略」)

(iii) 運賃以外の収入（補助金等）について

市営バス事業では、令和 4 年度において主に以下の運賃以外の収入（補助金等）を収受して、事業が運営されている。

ア) 高齢者無料・割引乗車制度にかかる負担金

上記の「高齢者無料乗車制度」については、運賃の減免部分について従来は、市の一般会計より補助金算定基準に従い算定された金額を補助金として収受していた。しかし上記の制度の見直しとあわせて、本制度を市の福祉政策であると位置づけ、令和 3 年度より「補助金」ではなく「負担金」としたうえで、運賃の免除部分の 4 分の 1 を市営バス事業が負担し、4 分の 3 を一般会計が負担することとした。なお、「高齢者割引乗車制度」にかかる運賃の減免部分については、2 分の 1 を市営バス事業が負担し、2 分の 1 を一般会計が負担することとされている。

この結果、令和 4 年度は一般会計より約 682 百万円の負担金を収受している。

イ) 高槻市生活交通路線維持事業補助金

市の一般会計より、生活交通路線維持事業に係る費用の一部を補助することにより、市営バス事業の経営健全化と市民福祉の維持向上に寄与することを目的とする「高槻市生活交通路線維持事業補助金」の交付を受けている。

当該補助金の概要は図表 93 のとおりである。

図表 93 高槻市生活交通路線維持事業補助金の概要

補助金の対象となる経費	生活交通路線の運行に要する経費のうち、補助対象路線ごとの運行損失額の合計額
補助対象路線	多くの需要が見込めない市街化調整区域を相当区間通っている①田能線、②菘谷線、③川久保線、④三島江・柱本線、⑤前島線、⑥梶原線の 6 路線
運行損失額の算定方法	【前年度の決算数値に基づき算定】 (全路線 1 km 当り費用※－当該路線 1 km 当り収入) × 当該路線実車走行距離 + 当該路線特別費用 ※全路線 1 km 当たり費用の算出においては、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した額とする。

(出所：市「高槻市生活交通路線維持事業補助金交付要綱」を基に監査人が作成)

この結果、令和 4 年度は令和 3 年度の対象 6 路線の運行損失額に基づき、一般会計より約 303 百万円の補助金の交付を受けている。

ウ) その他

市の一般会計より、「高槻市公共交通事業者特別応援金」として、車両一台当たり 6 万円の補助金の交付を受けている。令和 4 年度における補助金額は約 9 百万円である。

大阪府より、「大阪府路線バス・タクシー事業者燃料費高騰対策事業補助金」として、①車両一台当たり 5.3 万円の燃料費、②タイヤ購入代金の 2 分の 1 の補助金の交付を受けている。令和 4 年度における補助金額は約 21 百万円である。

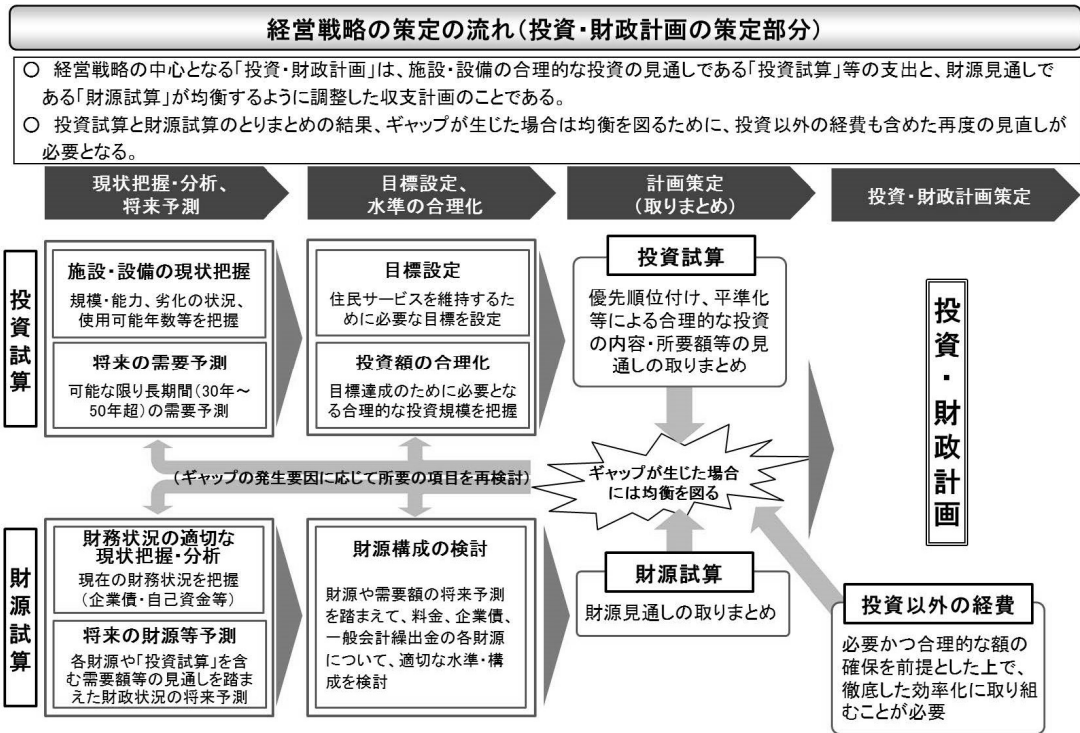
⑥ 総務企画課が所管する高槻市営バス経営戦略の概要

(i) 高槻市営バス経営戦略の目的

市営バス事業は、地域に欠くことのできない生活基盤として歴史を重ねてきたが、急速な人口減少等により事業を取り巻く経営環境は厳しさを増している。そのような中で、総務省は、「経営戦略の策定・改定の更なる推進について」を平成 31 年 3 月 29 日付けで各公営企業管理者に対して発出し、将来にわたって住民生活に重要なサービスの提供を安定的に継続することが可能となるように、全ての公営企業に対して経営戦略を策定することを求めている。

経営戦略は、地方公営企業が将来にわたって安定的に事業を継続することを目的として策定される中長期的な経営の基本計画である。その中心となる「投資・財政計画」は、施設・設備に関する投資の見通しを試算した「投資試算」と、財源の見通しを試算した「財源試算」をベースとして、投資以外の経費も含めた上で、収入と支出が均衡するよう策定された収支計画である。

図表 94 経営戦略策定の流れ



(出所：総務省「経営戦略策定・改定マニュアル」)

図表 94 のとおり、経営戦略では、まず「現状把握・分析」を実施し、設備等の規模や劣化の状況、財政状況等を把握する。ここで、経営指標を活用し、経年比較・他団体との比較を踏まえた分析もあわせて実施する。次に、投資試算、財源試算に基づく「将来予測」を行う。これらの試算は、経営に不可欠な主要な設備等の維持更新の見通しを立てるため、設備等の耐用年数等を踏まえて、計画期間に限らず可能な限り長期間かつ複数の推計パターンで行い、その推計結果及びそれに基づく長期目標も設定する。

投資試算、財源試算を踏まえ、中長期的な視点から経営基盤の強化等に取り組むことができるように、10年間の投資・財政計画を策定する。投資・財政計画は、期間内に支出と収入が均衡した形で作成することが原則となるため、投資試算と財源試算の結果、収支ギャップが生まれた場合は均衡を図る取組みを検討する。

また、経営戦略は策定して完了するものではなく、毎年度、進捗管理（モニタリング）を行うとともに、3～5年毎に改定する必要がある。

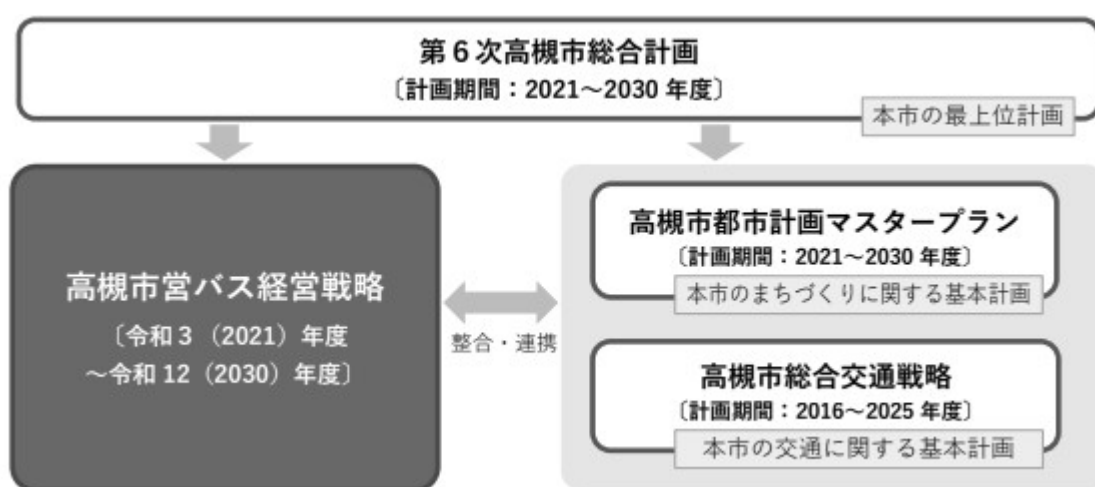
(ii) 高槻市営バス経営戦略の期間

市営バス経営戦略の計画期間は、令和3年度から令和12年度までの10年間としている。なお、市営バス事業では、令和3年度から令和5年度を短期、令和6年度から令和7年度を中期、令和8年度から令和12年度を長期と設定している。

(iii) 高槻市営バス経営戦略の概要

市営バス経営戦略は、「高槻市営バス経営計画（平成 28 年度から平成 32 年度）」の後続計画として、自立経営の徹底による戦略的な経営を推進しつつ、大阪府内唯一の公営バス事業者として、「高槻市総合計画」「高槻市都市計画マスタープラン」「高槻市総合交通戦略」等、市の計画で掲げられる都市の将来像を実現するため、市営バスの経営方針や具体的な取組み等を定めるものである。市の各種計画における市営バス経営戦略の位置づけは図表 95 のとおりである。

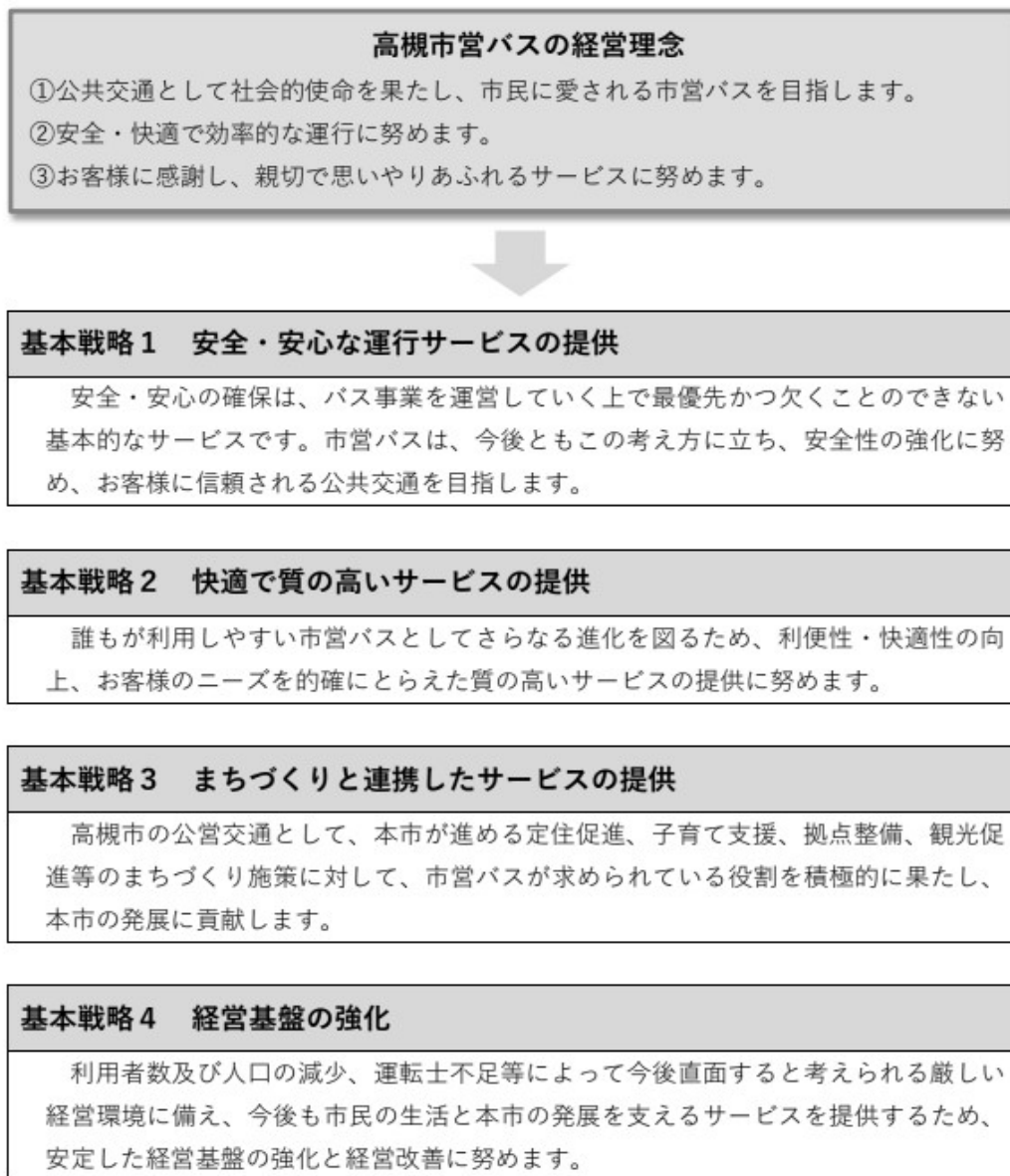
図表 95 市営バス経営戦略の位置づけ



(出所：市「高槻市営バス経営戦略」)

市営バス経営戦略においては、図表 96 のとおり、経営理念を実現するために 4 つの基本戦略を設定している。

図表 96 経営理念と基本戦略



(出所：市「高槻市営バス経営戦略」)

図表 96 で定めた 4 つの基本戦略の下に、図表 97 のとおり、10 の個別戦略を設け、これら個別戦略ごとに具体的な取組みを行うこととしている。具体的な取組みの実施スケジュールは、短期・中期・長期に区分している。

図表 97 基本戦略と個別戦略

【基本戦略】	【個別戦略】	【具体的取組】
1 安全・安心な運行サービスの提供	① 安全対策の強化	
2 快適で質の高いサービスの提供	② 利便性の向上	
	③ 接客サービスの向上	
	④ 顧客ニーズの的確な把握	
	⑤ 効果的な情報発信とブランド力の向上	
3 まちづくりと連携したサービスの提供	⑥ 定住促進・子育て支援との連携	
	⑦ 拠点整備との連携	
	⑧ 観光促進との連携	
4 経営基盤の強化	⑨ 人材の確保・育成と組織力向上	
	⑩ 効率的な経営・収支の改善	

(出所：市「高槻市営バス経営戦略」)

また、市営バス事業では、将来収支の見通しについて検討するために、市営バス経営戦略において財政計画を策定、公表している。

検討の結果、多くの需要が見込めない山間地の3路線を維持するパターンの将来収支は、令和10年度までは経常黒字で推移するが、令和11年度には経常赤字となり、令和12年度は約139百万円の経常赤字となる見込みである。

一方、山間地の3路線を縮小するパターンの将来収支も同様の傾向だが、令和12年度の経常赤字は路線を維持するパターンに比べてやや改善し、約97百万円の経常赤字となる見込みである。

いずれのケースも計画期間の終盤では経常収支が厳しくなる予測であるが、計画期間の10年間で全体として収支均衡を図りながら、上で示した各種の具体的取組みを着実に推進

し、更なる収支の改善を図ることとしている。

(iv) 市営バス経営戦略の進捗状況と評価

経営戦略の推進にあたっては P D C A サイクルを徹底し、経営戦略とその具体的取組みの実践、評価指標の達成状況や財政状況の評価・検証、必要に応じて、適宜、戦略の改善・見直しを行っている。評価・検証については、「高槻市自動車運送事業審議会」において実施するとともに、各取組みの進捗状況や評価指標の達成状況については、ホームページ等で公表し、見える化を図っている。

(2) 実施手続

1. 総務企画課の担当者への市営バス事業の経営及び財政の状況、会計処理、補助金に関する手続等についてのヒアリング
2. 運輸課の担当者への路線別経営状況、固定資産等の管理方法等についてのヒアリング
3. 自動車運送事業年報、予算書・決算書、固定資産台帳、補助金に関する証憑類、各種経営管理資料等の閲覧、分析
4. 芝生営業所の現地視察（固定資産の管理状況の確認、交通部で取り扱う現金に関する事務の流れや管理状況の確認を含む）
5. 令和4年度における委託契約全5件について、総務企画課の担当者へのヒアリング及び入札から実績報告までの一連の関係書類の閲覧、分析

(3) 結果及び意見

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)

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、監査人が市営バス事業の固定資産台帳を閲覧したところ、図表98のとおり、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や複数台を一括で購入しており総額では購入額が10万円以上であるものの1台ごとの取得価額は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が発見された。

図表98 固定資産計上されている取得価額が10万円未満の工具器具備品
(購入価格が10万円未満のもの)

(単位：円)

台帳番号	購入年月日	工具、器具及び備品	購入価格
619	H13. 4. 27	芝生管理棟ローカルアダプター・4台	89,800
648	H13. 4. 27	芝生整備タイヤセルエンジンコンプレッションゲージ	74,000
650	H13. 4. 27	芝生整備タイヤゲージ	24,700
652	H13. 4. 27	芝生整備大型用ワタチホイルプラー	40,500
656	H13. 4. 27	芝生整備オイルパケットポンプ	72,100
766	H20. 3. 31	整理券発行機操作盤 2台	70,000

(購入額が10万円以上であるものの、1台ごとの取得価額は10万円未満のもの)

(単位：円)

台帳番号	購入年月日	工具、器具及び備品	購入価格
743	H19. 6. 19	バックアイカメラ 39台 (新車6、既存車34)	2,359,500
747	H19. 10. 12	バックアイカメラ 4台 (新車4)	242,000
750	H19. 11. 16	バックアイカメラ 4台 (新車4)	242,000
751	H19. 12. 20	バックアイカメラ 4台 (新車4)	242,000
752	H20. 1. 19	バックアイカメラ 5台	302,500
758	H20. 3. 27	バックアイカメラ 2台	121,000
797	H21. 3. 31	操作盤、変換コード3式	180,000
799	H21. 8. 26	バックアイカメラ9台 (10、11月車両更新分)	517,500
801	H21. 9. 11	バックアイカメラ9台 (11～3月車両更新分)	517,500
816	H23. 3. 31	バックカメラ機器一式 36台	1,618,920
893	H24. 12. 27	簡易料金箱4台	288,000
947	H26. 3. 31	バックモニターおよびカメラ一式 13台	1,297,050

台帳番号	購入年月日	工具、器具及び備品	購入価格
974	H27.2.28	芝生男子更衣室用等トッカー 5台	164,500

(出所：市「令和4年度固定資産台帳」を基に監査人が作成)

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。また、現在固定資産に計上されている取得価額10万円未満の備品については会計上の除却処理をされたい。

なお、本監査を受けて、市は該当する備品について、令和5年12月に除却処理している。

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)

高槻市生活交通路線維持事業補助金の補助金額は、「(1)⑤(iii)イ 高槻市生活交通路線維持事業補助金」に記載のとおり、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した全路線1km当たり費用を基に算定される。

この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る計算において、市は図表99のとおり対象年度の一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価計算報告書(国土交通省)を基にa.京阪神ブロック民間バス事業者平均1人1月当たり給与額を算定し、b.市の1人1月当たり給与額との差額(a-b)に年度末職員数に12か月を乗じた額(364,717,289円)を補助金算定の基礎となる経常費用から減額している。

図表99 令和4年度補助金額の算定方法

項目	金額	算定方法
a.京阪神ブロック民間バス事業者平均1人1月当たり給与額	385,225円	一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価計算報告書(国土交通省)
b.市の1人1月当たり給与額	485,864円	
c.1人1月当たり給与額乖離額	100,639円	a-b
d.補助金算定の基礎となる経常費用からの控除額	364,717,289円	c×年度末職員数(302人)×12か月

(出所：ヒアリング結果及び市作成資料を基に監査人が作成)

この点、算定の際に参照している国土交通省における一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価計算報告書において、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(1,647,080千円)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(129,163千円)が含まれていない。同報告書での給与額算定における明確な積算基準が示されているわけではないが、他社局が同繰入額を含めて算定している中において、これまで市の算定においては、同繰入額が給与算定項目外となる「その他人件費」で計上されてきており、賞与部分については期末勤勉手当の当該年度における費用計

上額のみとなっている。同報告書に限れば、記載項目が各社局の判断に委ねられている以上は特に問題ないが、補助金を算出する過程において当該指標を参照するにあたっては、市の1人1月当たり給与額は他社局での算出と同様にすることが適当である。なお、市の給与額は他社局での算出と比較すると過少に算定されていることになり、結果として他社局と同様に算定した場合と比較すると補助金額が過大となっている。

これは、高槻市生活交通路線維持事業補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）が令和3年度に改正された際に設けられた算定方法であるが、上記以外の計算過程について、疑義はなかった。

交付要綱の定めに従い、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。

また、あわせて、当該補助金の交付所管部局と協議の上、補助金額の確定のために「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」する具体的な算出方法については、交付要綱等において明確化することを検討されたい。

4-③ 退職給付引当金の必要に応じた試算について（意見）

地方公営企業会計における退職給付引当金については、地方公営企業法施行規則第12条第2項第1号で「企業職員に支給する退職手当に係る事業年度の末日において繰り入れるべき引当金をいい、当該地方公営企業において負担すべきものに限る」とされており、退職給付引当金の算定対象とすべき企業職員について、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て行うことが原則とされている。

一方、総務省の公表する「地方公営企業会計基準見直しQ&A」においては、「公営企業会計に過去に所属した職員及び現在所属している職員について、人員構成等に大きな違いがない場合は、合理的な見積もりとして、各職員についての期末要支給額の合計額として、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」とされている。

この点、市営バス事業の決算書においては、事業年度の末日に所属する全職員が自己の都合により退職するものと仮定した場合に支給すべき退職手当について、一般会計による負担する部分も含めて、退職給付引当金に計上されている。

市営バス事業では、公営企業会計に過去に所属した職員及び現在所属している職員について、人員構成等に大きな違いがないとして、事業年度の末日に所属する全職員が自己の都合により退職するものと仮定した場合に支給すべき退職手当について、一般会計による負担する部分も含めて、退職給付引当金に計上しているが、地方公営企業会計制度が平成26年度に改定されて以降、公営企業会計に過去に所属した職員及び現在所属している職員について、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。なお、監査人の指摘を受けて、市営バス事業が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は 1,767 万円、令和 4 年度決算における退職給付引当金計上額に対する割合は約 1.9%であり、重要性が低いものと考えられる。

しかし、将来の退職手当負担について、あらかじめ負債計上する退職給付引当金の趣旨に鑑み、公営企業会計に過去に所属した職員及び現在所属している職員について、人員構成等に大きな違いが生じた際は、原則的な算定方法に基づく退職給付引当金を試算し、現状の算定方法に基づく退職給付引当金の算定額と比較し、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）

固定資産の管理について、高槻市自動車運送事業会計規程では、「主管課長は、常に固定資産の使用状況、保全状況を把握し、適正に管理しなければならない」とされている。

この点、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。

会計規程の定めのとおり、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。

なお、本監査を受けて、市は毎年度の固定資産実査の実施について、令和 5 年 12 月に既存マニュアルへ追記することで、明文化を図っている。

4-⑤ 赤字路線の収支改善について（意見）

図表 85 のとおり、市営バス事業では 4 路線が黒字路線である一方で、他 20 路線が赤字路線であり、特にそのうち 5 路線については、営業係数が 200 を超えている（収入 100 円を得るために、200 円を超える費用がかかっている）状況である。この結果として、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（経常損失）が続いている。

このような状況に鑑み、市でも令和 2 年度に策定した市営バス経営戦略において、収支状況等に基づき、図表 100 のとおり 8 路線について見直しが必要であるとしている。なお、これらの、赤字 8 路線のうち「(5) 芝生住宅」線、「(7) 道鶴」線を除く 6 路線については、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（高槻市生活交通路線維持事業補助金）されている。

図表 100 市営バス経営戦略で見直しが必要とされている路線の状況

路線※	検討の方向性	令和 4 年度 営業損益
(1) 田能	原大橋以北は、市民や地域にとって、より最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進	▲73 百万円

路線※	検討の方向性	令和4年度 営業損益
	める。	
(2) 萩谷	関西大学以北は、市民や地域にとって、より最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。	▲65 百万円
(3) 成合・川久保	上成合以北は、市民や地域にとって、より最適な交通手段の導入等について、市の交通政策と連携しながら検討を進める。高槻インターチェンジ周辺のまちづくりの状況を踏まえ、合理的な運行本数や経路変更も検討する	▲41 百万円
(4) 柱本・三島江	車庫前以南について、対キロ区間制運賃や特殊区間制運賃の導入、車庫前で接続するゾーンバスとする等、路線全体の効率化を検討する。	▲93 百万円
(5) 芝生住宅	生活路線としての利用状況を踏まえ、重複する他の路線とあわせて総合的に効率化を検討する。	▲16 百万円
(6) 前島・六中	生活路線としての利用状況や（府道）十三高槻線等の新たな道路整備状況を踏まえ、一部経路の変更や「道鶴線」との統合・再編等を検討する。	▲23 百万円
(7) 道鶴	生活路線としての利用状況や（府道）十三高槻線等の新たな道路整備状況を踏まえ、一部経路の変更や「前島・六中線」との統合を検討する。合わせて、系統再編による効率化も検討する。	▲27 百万円
(8) 梶原	新名神高速道路関連の道路整備を踏まえ、経路の変更を検討する。観光振興への貢献も検討する。	▲37 百万円

※：太字は、高槻市生活交通路線維持事業補助金対象路線

（出所：市「高槻市営バス経営戦略」「令和4年度路線別収支状況表」を基に監査人が作成）

この見直しについての現在の検討状況として、「(1) 田能」線、「(2) 萩谷」線、「(3) 成合・川久保」線の山間3路線について、利用者が極端に少ない一部区間において、現状の路線バスに代わる適切な交通手段の導入を、交通政策所管部署と連携して住民アンケートを行うなど、慎重かつ丁寧に検討を進めているとのことであるが、「(5) 芝生住宅」線、「(6) 前島・六中」線、「(7) 道鶴」線、「(8) 梶原」線の4路線については第2段階として令和6年度以降に効率的かつ利便性の確保を踏まえた検討を、「(4) 柱本・三島江」線についてはそれ以降に検討を行う予定とされている。

この点、3路線を合わせた営業損失が大きい山間路線の検討を一体的かつ、優先的に実施していることは理解できるが、単独の路線では営業損失額が最も大きく、その赤字額に応

じて税金投入（一般会計からの補助）がされている「(4) 柱本・三島江」線の具体的な検討は、第2段階で行うことが早期の経営改善に繋がると考えられる。

一方で、市営バス事業全体の収支としては、令和4年度決算時点では、保有する乗合車両169台のうち8割以上（137台）が償却完了済みであることから、今後の車両更新に伴い減価償却費が増加し、収支改善が今まで以上に大きな課題となることが想定される。

従って、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、もって公営企業経営の大原則である「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「(4) 柱本・三島江」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）

「意見4-⑤ 赤字路線の収支改善について」に記載のとおり、「柱本・三島江」線は、路線全体での利用者数は比較的多いが、路線全体の距離が長いことから、令和4年度において路線別で最も大きな営業損失額（93百万円）となっている。

この点、路線別の乗客一人当たり乗車キロは図表101のとおりである。「柱本・三島江」線は5.0kmと、全路線合計の約1.4倍となっており、対キロ区間制運賃の導入対象路線となっている3路線のうち、「萩谷」線及び「成合・川久保」線よりも長くなっている。対キロ区間制運賃導入対象路線以外でありながら乗客一人当たり乗車キロ5km以上となっているのは「柱本・三島江」線のみである。

図表101 路線別乗車キロ（令和4年度）

路線※	乗車キロ	路線※	乗車キロ
日吉台	2.7 km	富田南	2.8 km
芝谷	3.3 km	芝生住宅	1.9 km
美しが丘	2.7 km	栄町	3.7 km
原・上の口	3.5 km	富田団地	4.0 km
塚脇・下の口	3.3 km	玉川橋団地	4.4 km
田能	5.6 km	三島江・柱本	5.0 km
南平台東	5.2 km	下田部団地	3.4 km
国道	2.3 km	大塚	3.5 km
奈佐原	2.9 km	前島・六中	2.4 km
萩谷	4.3 km	道鶴	3.1 km
阿武山・塚原	3.5 km	梶原	2.9 km
富田芝生	2.3 km	成合・川久保	3.3 km
全路線合計			3.6 km

※1:太字は、対キロ区間制運賃の導入対象路線

※2:灰色にハイライトしているのは、乗車キロが5キロ以上の路線である。

(出所：市「運行系統別輸送実績（令和4年度）」を基に監査人が作成)

さらに、「柱本・三島江」線において、「JR高槻駅南」バス停から「柱本団地」バス停間を乗車した場合の乗車キロは8.4km（往路）となっており、これは対キロ区間制運賃が課せられる以下のような区間より長距離であるが、均一料金で乗車可能である。

- ・「JR高槻駅北」バス停～「上奈佐原」バス停間：6.5km（JR富田駅経由）
- ・「JR高槻駅北」バス停～「三島の郷前」バス停間：7.7km
- ・「JR高槻駅南」バス停～「碎石場前」バス停間：5.2km

このような状況に鑑みると、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。また、その結果として路線の赤字額が大きくなっており、特に「柱本・三島江」線については、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。

従って、受益者負担の観点や対キロ区間制運賃が導入されている路線との公平性の観点から、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）

図表84のとおり、市営バス事業では、経常損益については平成30年度以降毎年度赤字（経常損失）が続いている。

この点、営業費用約7割を運転士等の人件費が占めているが、一般乗合旅客自動車運送事業要素別原価計算報告書（国土交通省）に基づき算定すると、この人件費単価は京阪神ブロック民間バス事業者平均が約410千円/人月であるのに対して、市営バス事業では約492千円/人月と高い水準にある。これは、市と民間バス事業者との間での給与体系や年齢構成、雇用形態の違いに起因するものである。

一方で、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）の労働環境を含めた待遇は非常に重要な経営課題となっている。

したがって、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、必要な人的資源を確保しつつ、経営状況を改善す

ることで、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）の賃金面のみならず、労働環境を含めた待遇を検討する取組を引き続き推進することが望まれる。

4-⑧ 今後の車両更新に向けた積立金について（意見）

市営バス事業では、令和4年度決算時点で159台、取得価額ベースで約33.6億円の乗合車両（バス）を保有しているが、そのうち127台は耐用年数を経過済みであり帳簿価額は約4.4億円と取得価額の約13%にとどまる。

これは、乗合車両（バス）の会計上の償却期間（法定耐用年数）が5年であるのに対して、実際にはより長期間の使用が可能であることから、概ね購入後18年経過を目安に更新しているためである。なお、現在の更新計画では、令和5年度から令和14年度の将来10年間で、毎年10～13台の乗合車両（バス）を更新する計画となっている。

このように会計上の償却期間（法定耐用年数）と実際の使用可能年数が大幅に乖離している状況では、年度ごとの更新の多寡により、減価償却費の発生額も大きく増減する。実際に、令和4年度の乗合車両（バス）にかかる減価償却費は約1.5億円であるが、令和4年度と同様に13台の乗合車両（バス）を合計2.6億円で5年間実施した場合、約2.4億円の減価償却費が発生する見込みである。

このような状況においては毎年度の損益勘定留保資金発生額が増減するため、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、上記の令和5年度から令和14年度にかけての更新投資については、令和4年度決算における現金預金残高約41億円のほか、約14億円の投資有価証券を保有していることから資金不足が発生することは想定されないことや、目的以外での処分に再度議会決議が必要となること等から、現在は建設改良積立金の積立てはしていない。

しかしながら、損益勘定留保資金はあくまで過去の取得価額をベースに算定されているため、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。

4-⑨ 高槻市営バス経営戦略の適宜更新について（意見）

市営バス事業では、市営バス経営戦略において、財政計画として計画期間10年間（令和3年度から令和12年度）の将来収支の見通しを策定している。

しかしながら、こ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。

現状、市営バス事業では令和6年度から経営戦略の改定を実施する予定としており、その際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予定であるとのことであるが、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。

したがって、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。

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）

市営バス経営戦略では、10の個別戦略を設定しており、各個別戦略に対応する経営指標を図表102のとおり設定している。

図表102 市営バス事業が採用する経営指標のまとめ

個別戦略	経営指標	目標
個別戦略①	有責事故件数	逓減
個別戦略②	お客様からの運行サービスに関する評価件数	増加
個別戦略③	お客様からの接客サービスに関する評価件数	増加
個別戦略④	※数値目標は設定しない	—
個別戦略⑤	市営バスホームページへのアクセス数	増加
個別戦略⑥～⑧	このとりバスの使用後アンケートにおける市営バスを「ほぼ利用していない」と回答した人の割合	減少
	市民一人当たり年間市営バス乗車回数	維持
個別戦略⑨	運転士の離職率	減少
個別戦略⑩	全収入額に占める広告収入額の割合	増加

（出所：市「高槻市営バス経営戦略」を基に監査人が作成）

これら経営指標のうち個別戦略⑩の経営指標については、「全収入額に占める広告収入額の割合」を設定している。これについて総務企画課に確認したところ、経営戦略の策定時点では、乗合収入以外の収入を増やすことで、安定した経営基盤を確立するという観点で当該指標を設定したとのことであるが、個別戦略の「効率的な経営・収支の改善」に向けた取組みに対する経営指標としては、限定的であり、課題抽出や目標設定において必ずしも適していないと考えられる。

経営指標は目標値として設定することで、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、個別戦略⑩の経営指標として、「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。

4-⑩ 指名競争入札における5者以上の指名について（意見）

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については、なるべく5者以上を指名しなければならない旨が以下のとおり規定されている。

（指名競争入札の入札参加者の指名）

高槻市自動車運送事業契約規程第11条

政令第167条の規定により指名競争入札を行う場合において、当該入札に参加させる者（以下「指名競争入札参加者」という。）の指名は、次条の指名競争入札参加者名簿に登載された者のうちから第13条に規定する指名競争入札参加者の指名基準に従って、なるべく5以上の者を指名しなければならない。

この点、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、「高槻市交通部案内所の案内及び乗車券発売等業務委託」については、入札参加者の指名が5者を下回る状況となっていた（「高槻市交通部案内所の案内及び乗車券発売等業務委託」は4者の指名）。これについて、総務企画課に確認したところ、市営バス事業は、業者の選定方法については指名競争入札を基本としているが、当該業務については、指名できる業者自体が少ない状況となっているため、5者以上の指名業者を指定することが難しい状況となってきたとのことであった。

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。当該趣旨に鑑みると、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。

4-⑪ 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）

車両点検整備及び整備管理者補助業務委託については、令和4年度に長期継続契約（令和4年5月1日から令和9年4月30日）を締結しているが、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。

具体的には、当該契約にあたり4者に対して指名競争入札を執行したが、応札業者が2者のうち1者が辞退となった。また、当該業務については、前回も長期継続契約が締結されているが前回の指名競争入札（平成29年4月25日執行）においても、3者に対して指名競争入札を執行したが、応札業者が3者のうち1者が辞退となった。更に、前々回の指名競争入札（平成24年4月23日執行）においては、4者に対して指名競争入札を執行したが、応札業者が3者のうち1者が辞退となるなど、入札執行そのものが困難な状況が続いている。

市によると、委託業者側からすると、他業務により既に整備士が不足している状況にあ

るなかで、入札にあたり、そのために整備士を一定数確保する必要がある。仮に無理をして整備士を確保したとしても、結果として落札できない可能性もあるため、無理に入札に参加するメリットが少なく、市から指名を受けても辞退する傾向にあるという。

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。これまでのように一律に指名競争入札で委託業者を選定することが難しい状況となってきたため、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