

瑞穂監第49号

令和2年3月26日

瑞穂市長

森 和 之 様

瑞穂市議会議長

藤 橋 礼 治 様

瑞穂市監査委員 堀 廉

瑞穂市監査委員 堀 武

定期監査結果報告書の提出について

地方自治法第199条第4項の規定により、「総合政策課」の定期監査を実施したので、同条第9項の規定により監査結果に関する報告書を提出する。

定期監査結果報告書

第1 監査の概要

1 監査の対象

「総合政策課」における平成31年4月1日から令和元年12月31日までの財務に関する事務の執行と、重点項目として「自主運行バス」について、関連項目として「路線バス」について、都市監査基準（平成27年8月27日全国都市監査委員制定）に準拠し監査を行った。

総合政策課は、平成29年度の組織改編に伴い企画部に新設された課であり、以前の企画部企画財政課の企画事務等、総務部秘書広報課の広報事務等及び総務部総務課の公共交通事務等を引き継ぎ、課長以下9名の職員で次の事務を行っている。

- 1 総合計画に関すること。
- 2 重要施策の調査、企画及び総合調整に関すること。
- 3 広報及び広聴に関すること。
- 4 市の記録に関すること。
- 5 報道機関との連絡調整に関すること。
- 6 広報配布に関すること。
- 7 広域行政に関すること。
- 8 統計に関すること。
- 9 男女共同参画に関すること。
- 10 コミュニティバスに関すること。
- 11 部長会議の庶務に関すること。

2 監査の実施場所及び日程

瑞穂市役所

令和2年2月12日（水）

3 実施した監査手続

監査の対象となった財務に関する事務の執行及び「自主運行バス」等の状況について、提出された資料を基に、通常実施すべき監査手続を実施した。

第2 監査の結果と意見

1 財務について

「総合政策課」における財務の執行状況は、次のとおりであり、自主運行バスに係る財務の執行は、年度末に集中するため比率は低いものの、おおむね適正に執行されているものと認められた。

令和元年12月末現在

	予算額 (円)	収入・支出済額 (円)	比率 (%)
歳入	619,574,000	261,914,247	42.3
歳出	1,184,365,000	408,278,897	34.5

※自主運行バスに係る財務の執行状況

令和元年12月末現在

科目名 (款・項・目・事業)	予算額 (円)	支出済額 (円)	比率 (%)
2. 総務費 1. 総務管理費 1. 一般管理費 自主運営バス事業費	84,459,000	103,701	0.1

2 監査の結果と意見

(1) 自主運行バスについて

番号	内容	監査の結果	監査の意見
1	協定書について	<p>自主運行バス（以下「みずほバス」という。）は、瑞穂市からの要請により、岐阜乗合自動車㈱（以下「岐阜バス」という。）が道路運送法（昭和26年法律第183号）第4条第2項の許可を受けて運行している。</p> <p>バス運行にあたり、瑞穂市と岐阜バスとの間で、バス運行の目的、運行区間、運行経費等の負担額等を定めた「瑞穂市コミュニティバス運行協定書」を平成29年10月1日付けで締結していた。</p>	<p>協定書とは、「実用日本標準語辞典」によると、「当事者間の取り決めを記載した書類のこと。基本的には契約書と同義であるが、実用上は契約書にするほどでもない小さな事柄や、あるいは当初の契約書に盛り込まれなかったような事項について、別途協議して決定した事項などについて協定書という表現で取り交わされる場合がある。」とされている。</p> <p>この定義に照らし合わせた場合、運行経費等の負担額を年度別（平成30年度、平</p>

番号	内容	監査の結果	監査の意見										
		<p>総合政策課によると、協定の期間は令和2年9月30日までであるが、今後も岐阜バスとの協定を継続していくとのことであった。</p>	<p>成31年度、令和2年度以降)に定めた「瑞穂市コミュニティバス運行協定書」は、債務負担行為等の予算措置が必要であったはずであるが、総合政策課から明確な回答は得られなかった。</p> <p>今後も岐阜バスとの協定を継続するようであるが、一社協定を含めて、協定のあり方を見直すべきである。</p>										
2	負担金について	<p>みずほバスの負担金は、以下のとおり支出されていた。</p> <table border="1" data-bbox="624 819 981 1055"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>負担金(円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成28年度</td> <td>27,443,000</td> </tr> <tr> <td>平成29年度</td> <td>31,087,000</td> </tr> <tr> <td>平成30年度</td> <td>65,039,000</td> </tr> <tr> <td>平成31年度</td> <td>未執行</td> </tr> </tbody> </table> <p>負担根拠等について確認したところ、従前は36,000千円を上限として、運行経費から運賃収入、国庫補助金等を差し引いた額を負担金としてきたが、路線再編、運転手不足による人件費高騰を理由として、上限枠を撤廃し、段階的に引き上げられていた。</p> <p>また、岐阜バスから提出されたみずほバスに係る経費は、走行距離に事業者単価を乗じており、実質収支は不明であった。</p> <p>総合政策課によると、平成30年度の岐阜バスの事業者単価(374.27円/km)は、国土交通省の定める東海ブロック単価(384.71円/km)より安価であり、妥当であるとのことであった。</p>	年度	負担金(円)	平成28年度	27,443,000	平成29年度	31,087,000	平成30年度	65,039,000	平成31年度	未執行	<p>平成30年度の負担金は、前年度と比較して、路線再編等により33,952,000円(前年度比109.2%)増加していたが、事業者理由により上限枠を撤廃したことには疑問が残る。</p> <p>事業者理由による負担増がどこまで適切であるか検討していただきたい。</p> <p>また、負担金の算出には、事業者単価と走行距離が反映されているが、みずほバスの実質収支と比較できない以上、適正な金額であるか判断できない。</p> <p>まずは総合政策課において、みずほバスに係る経費の適正性をあらゆる資料から検証していただきたい。</p>
年度	負担金(円)												
平成28年度	27,443,000												
平成29年度	31,087,000												
平成30年度	65,039,000												
平成31年度	未執行												
3	目的・効果について	<p>みずほバスの目的、位置付け、効果等について確認したところ、バスは市民の重要な移動手段の一つで</p>	<p>平成30年度の年間利用者は、前年度比27.5%増加したものの、1人当たりの経費は前年度比51.4%増加しており</p>										

番号	内容	監査の結果	監査の意見																				
		<p>あり、交通空白地帯を解消し、交通弱者を含めた全ての人の移動を支援するものであり、瑞穂市第2次総合計画の中でも、公共交通の利便性向上に位置付けられていた。総合政策課によると、交通空白地帯は完全に解消できていないものの、平成30年度は路線の再編等により、利用者数が95,623人と前年度と比較して26,341人増加しており、瑞穂市第2次総合計画実施計画(平成31～32年度)で定めた令和2年度の目標値70,000人も既に達成していた。</p> <p>なお、過去の年間利用者と1人当たりの経費は以下のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>年間利用者数(人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成28年度</td> <td>68,311</td> </tr> <tr> <td>平成29年度</td> <td>69,282</td> </tr> <tr> <td>平成30年度</td> <td>95,623</td> </tr> <tr> <td>平成31年度</td> <td>※82,527</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">※令和元年12月末現在</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>負担金(円/人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成28年度</td> <td>402</td> </tr> <tr> <td>平成29年度</td> <td>449</td> </tr> <tr> <td>平成30年度</td> <td>680</td> </tr> <tr> <td>平成31年度</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>	年度	年間利用者数(人)	平成28年度	68,311	平成29年度	69,282	平成30年度	95,623	平成31年度	※82,527	年度	負担金(円/人)	平成28年度	402	平成29年度	449	平成30年度	680	平成31年度	—	<p>り、負担金の増加に見合うだけの利用者増に至っているとは言い難い。</p> <p>みずほバスの料金(100円/回)は、路線バスに比べて低廉に設定されており、営利事業として収支均衡を図ることは困難であろうが、負担金の増加に見合う利用者の増加に結びつかなければ、負担金の増額に対して、費用対効果はおろか、市民の理解も得られない。</p> <p>既にみずほバスが市民生活に定着している現状を踏まえ、市民から理解が得られるよう説明責任を果たすべきである。</p>
年度	年間利用者数(人)																						
平成28年度	68,311																						
平成29年度	69,282																						
平成30年度	95,623																						
平成31年度	※82,527																						
年度	負担金(円/人)																						
平成28年度	402																						
平成29年度	449																						
平成30年度	680																						
平成31年度	—																						
4	バス車両について	<p>みずほバスは、岐阜バスが所有する5台の車両で運行されており、概ね17年を目途に更新することであった。総合政策課によると、今回は令和5年度の更新を予定しているが、過去の事例から、新たに負担金は発生しない見込みとのことであった。</p> <p>中型バスとポンチョバス(小型ノンステップバ</p>	<p>バス車両の更新にあたり、瑞穂市の負担増はない見込みとのことであるが、事業者単価の算出根拠が確認できない以上、一概に判断できない。</p> <p>更新費用の負担については、過去の決算審査において、廃車手数料を市が支出していたこともあり、明確にしておいていただきたい。</p> <p>バスの使用区分について</p>																				

番号	内容	監査の結果	監査の意見																		
		<p>ス)の使用区分について確認したところ、中型バスが停車できない停留所や進入できない道路がある牛牧穂積線と本田七崎線は、ポンチョバスで運行しているとのことであった。</p> <p>なお、みずほバスの走行年数、走行距離は以下のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区分</th> <th>年数</th> <th>距離(km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中型①</td> <td>13</td> <td>577,127</td> </tr> <tr> <td>中型②</td> <td>13</td> <td>639,556</td> </tr> <tr> <td>ポンチョ①</td> <td>8</td> <td>539,843</td> </tr> <tr> <td>ポンチョ②</td> <td>8</td> <td>577,127</td> </tr> <tr> <td>予備</td> <td>10</td> <td>462,257</td> </tr> </tbody> </table>	区分	年数	距離(km)	中型①	13	577,127	中型②	13	639,556	ポンチョ①	8	539,843	ポンチョ②	8	577,127	予備	10	462,257	<p>は、路線に応じて使い分けられているとのことであったが、みずほバスの年間平均走行距離は、ポンチョバスが中型バスの約 1.5 倍（中型①44,394km・中型②49,197km、ポンチョ①67,480km・ポンチョ②72,141km）となっている分、ポンチョバスの故障・廃車等のリスクが高まっていると考えられる。</p> <p>今後は、停留所、道路の状況等も考慮して、全てのバス車両が走行可能となる路線の検討をしていただきたい。</p>
区分	年数	距離(km)																			
中型①	13	577,127																			
中型②	13	639,556																			
ポンチョ①	8	539,843																			
ポンチョ②	8	577,127																			
予備	10	462,257																			
5	苦情等対応について	<p>「瑞穂市コミュニティバス運行確認書」では、「運行の変更や運行に関する苦情、車両の故障、事故、天候不良等による運行休止があった場合、乙（岐阜バス）が迅速に対応し、その経過を速やかに甲（瑞穂市）に報告する。」とあり、平成 31 年度の状況について確認したところ、岐阜バスからは、運行の変更 13 件、物損事故 2 件、運休 1 件の報告があり、運行に関する苦情等はなかった。また、瑞穂市が市民から直接受けた情報は 16 件あり、その都度、岐阜バスへ連絡しているとのことであった。</p>	<p>瑞穂市と岐阜バスとの間では、事故、運休等の情報は共有できていたものの、苦情等の情報は一方通行であった。</p> <p>総合政策課は、みずほバスを大切に育てていきたいと考えていることから、苦情等の情報も共有し、改善に繋げていただきたい。</p> <p>また、瑞穂市公式ホームページへの掲載が充実していることから、市民のみずほバスに関する情報の関心も高く、市民から寄せられた情報についても掲載し、市民と情報共有していただきたい。</p>																		
6	名称・呼称について	<p>自主運行バスの名称・呼称について確認したところ、以下のとおり複数の名称・呼称が使われていた。</p> <p>使い分けの理由について、総合政策課に確認したところ、特にないとのことであった。</p>	<p>市民に「みずほバス」の愛称で親しまれている自主運行バスであるが、名称・呼称を使い分けることに、合理的な理由がない以上、複数の名称・呼称を使用することは、紛らわしく、呼び間違い、認識誤り等のリスクとなるの</p>																		

番号	内容	監査の結果	監査の意見												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>名称・呼称</th> <th>使用箇所</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>みずほバス</td> <td>「瑞穂市第2次総合計画」</td> </tr> <tr> <td>みずほバス (コミュニティバス)</td> <td>「瑞穂市公式ホームページ」 「みずほバス時刻表・路線図」</td> </tr> <tr> <td>瑞穂市コミュニティバス</td> <td>「瑞穂市公式ホームページ」 「瑞穂市コミュニティバス運行協定書」等</td> </tr> <tr> <td>自主運行バス</td> <td>「瑞穂市第2次総合計画」 「平成31年度瑞穂市予算書」</td> </tr> <tr> <td>自主運営バス</td> <td>「平成31年度予算概要」</td> </tr> </tbody> </table>	名称・呼称	使用箇所	みずほバス	「瑞穂市第2次総合計画」	みずほバス (コミュニティバス)	「瑞穂市公式ホームページ」 「みずほバス時刻表・路線図」	瑞穂市コミュニティバス	「瑞穂市公式ホームページ」 「瑞穂市コミュニティバス運行協定書」等	自主運行バス	「瑞穂市第2次総合計画」 「平成31年度瑞穂市予算書」	自主運営バス	「平成31年度予算概要」	<p>で、望ましくない。</p> <p>名称・呼称については、市民・議会・事業者・行政で共有できるよう、統一していただきたい。</p>
名称・呼称	使用箇所														
みずほバス	「瑞穂市第2次総合計画」														
みずほバス (コミュニティバス)	「瑞穂市公式ホームページ」 「みずほバス時刻表・路線図」														
瑞穂市コミュニティバス	「瑞穂市公式ホームページ」 「瑞穂市コミュニティバス運行協定書」等														
自主運行バス	「瑞穂市第2次総合計画」 「平成31年度瑞穂市予算書」														
自主運営バス	「平成31年度予算概要」														

(2) 路線バスについて

番号	内容	監査の結果	監査の意見
7	協定書及び負担金等について	<p>路線バスの撤退が全国各地で相次ぐ中、市内3路線（大野穂積線・美江寺穂積線・安八穂積線）について、瑞穂市は路線維持のため関係市町と共同でそれぞれ協定書を締結しており、「大野穂積線欠損金補助に関する協定書」では補助金、「美江寺穂積線支援に関する協定書」では支援額、「安八穂積線欠損金負担に関する協定書」では負担金として定められた額を、平成30年度は以下の</p>	<p>路線バスへの財政支援は、瑞穂市第2次総合計画実施計画の中でも、公共交通の利便性向上の具体的な取組みとされており、路線バス撤退・廃線を防止し、地域公共交通網を維持するための必要不可欠なまちづくりの施策であることから、規則・要綱・規定等を整備して、その根拠を明確にすべきである。</p> <p>負担金と補助金の区分については、地方公共団体歳入歳出科目解説（棚ぎょうせい）によると、「参考までに国</p>

番号	内容	監査の結果	監査の意見								
		<p>とおり負担金として財政支援していた。</p> <table border="1" data-bbox="627 349 986 533"> <thead> <tr> <th>路線名</th> <th>負担金額(円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大野穂積線</td> <td>2,126,000</td> </tr> <tr> <td>美江寺穂積線</td> <td>281,000</td> </tr> <tr> <td>安八穂積線</td> <td>3,395,000</td> </tr> </tbody> </table> <p>しかし、大野穂積線については、「大野穂積線における沿線自治体の負担割合に関する協議書」第2条で定める「バス路線維持のための補助金交付要綱等の規定」がなく、他2路線についても規定等は見当たらなかった。</p> <p>また、同じ公共交通網への財政支援として、鉄道に対しては「瑞穂市樽見鉄道運営維持補助金交付要綱」に基づき樽見鉄道株式会社へ補助金として支出していた。</p> <p>総合政策課によると、近隣市町は補助金で支出しているが、瑞穂市は従前から負担金として支出していることから、要綱等は整備しておらず、鉄道との区分にも明確な回答はなかった</p>	路線名	負担金額(円)	大野穂積線	2,126,000	美江寺穂積線	281,000	安八穂積線	3,395,000	<p>における補助金に関する規定について見ると、(中略)具体的には次のようになっており、地方公共団体も同様の範囲を補助金の節から支出することになると解される。</p> <p>①補助金は、相手方の行う事業や事務に対して、これを助成するためあるいは奨励するために、財政的な援助として国が相当する反対給付を受けないで相手方に対して給付する給付金②負担金は、相手方が行う事業や事業につき国も一定の義務あるいは責任があるので、その程度に応じて国が相当の反対給付を受けないで相手方に対して給付する給付金(後略)」とされている。</p> <p>上記の解釈等を踏まえ、負担金と補助金の区分を再度整理していただきたい。</p> <p>また、路線バスと鉄道との負担金・補助金区分についても整合性を図っていただきたい。</p>
路線名	負担金額(円)										
大野穂積線	2,126,000										
美江寺穂積線	281,000										
安八穂積線	3,395,000										

以上