

公表監第4号

地方自治法第199条第7項の規定による財政援助団体監査、出資団体監査、指定管理者監査を実施したので、同条第9項及び第10項の規定に基づき、別紙のとおり公表します。

令和4年11月22日

西宮市監査委員	石原俊彦
西宮市監査委員	佐竹令次
西宮市監査委員	板戸史朗
西宮市監査委員	八木米太郎

付記

報告監第5号 令和4年度第2回 監査結果報告書

( 阪急バス株式会社・西宮市土地開発公社・

社会福祉法人西宮市社会福祉事業団 )

西宮市長 石 井 登志郎 様  
西宮市議会議長 坂 上 明 様

本報告書は、西宮市監査基準に準拠して行った、令和4年度第2回目の監査の結果に関する報告です。地方自治法（昭和22年法律第67号）第199条第7項の規定に基づく財政援助団体監査、出資団体監査及び指定管理者監査を実施した部局等についての結果に関する報告を、同条第12項の規定に基づき、合議により次のとおり決定しましたので、同条第9項及び第10項の規定に基づき、意見を添えてこれを市長及び議会に提出します。

なお、本監査における個別指摘事項について措置を講じられたときは、同条第14項の規定に基づき、その旨を監査委員宛に報告していただく必要があります。

令和4年11月21日

西宮市監査委員 石 原 俊 彦  
西宮市監査委員 佐 竹 令 次  
西宮市監査委員 板 戸 史 朗  
西宮市監査委員 八 木 米太朗

# 目 次

## 財政援助団体監査結果報告（阪急バス株式会社）

第1 監査の対象	1
第2 監査の期間及び方法等	1
第3 監査の結果	1
1 助成対象事業の概要	1
2 助成金の概要	5
3 事務処理等の状況	7
第4 要改善事項	9
1 所管部局	9
第5 監査委員の意見	10

## 凡 例

- 各表中の符号は、次のとおりである。  
「0」「0.0」は、0又は単位未満のもの。  
「△」は、減少・低下。  
「-」は、算出不能・不要。
- 文中及び表中に用いている比率は、原則として小数点以下第2位を四捨五入している。このため、合計と内訳の計、差引きが一致しない場合がある。
- 文中及び表中に用いている数値で、千円単位又は万円単位で表示しているものは、単位未満を切り捨てている。このため、合計と内訳の計、差引きが一致しない場合がある。
- 原則として、「第3 監査の結果」以降の文中の元号表記については「令和」を省略し、表中については、全ての元号を省略している。

# 財政援助団体監査結果報告

## (阪急バス株式会社)

### 第1 監査の対象

阪急バス株式会社(以下「阪急バス」という。)が、西宮市バス事業助成金交付要綱(以下「交付要綱」という。)に基づいて交付を受けた次の助成金に係る出納その他の事務のうち、主として令和3年4月1日から4年3月31日までの期間に執行された事務を対象に監査を実施した。

監査の実施に際しては、事務の執行状況について、入手可能な直近の数値を用いるよう努めた。

西宮市バス事業助成金 100,853,741円

### 第2 監査の期間及び方法等

令和4年8月15日から監査事務局職員による監査を開始し、監査委員による書面監査とともに同年10月14日にヒアリングを行い、その後、結果報告の審議を行った。

監査の実施にあたっては、対象事務について、合法性、合規性、経済性、効率性、有効性の観点から実施した。

### 第3 監査の結果

#### 1 助成対象事業の概要

##### (1) 西宮市バス事業(さくらやまなみバス事業)

事業種別	道路運送法第3条第1号イに規定する一般乗合旅客自動車運送事業
路線延長	平均約26キロメートル

停留所数	43箇所(南部14箇所、北部29箇所(市外5箇所を含む。))
運行便数	平日46便、土曜日32便、日曜・祝日26便
運賃	160円～820円

## (2) 事業の背景及び経過

本市山口地域には鉄道駅がなく、JR西宮名塩駅や神戸電鉄岡場駅へのバス路線はあるものの、南部地域に直接連絡するバス路線が運行されていなかったが、北部地域と南部地域を連絡する西宮北有料道路の開通(平成3年3月に開通、現在は無料化されている。)を契機に、南北バス運行に対する要望が高まり、地元と市で協議を重ねてきた。市では本格運行に向けた課題検討を行うため、平成19年9月から11月までの3か月間、地元による運行計画を基本とした試験運行事業を実施し、その検証の後、平成21年4月にさくらやまなみバス事業として、本格運行が開始された。

さくらやまなみバス事業の実施に先立って、市は平成20年11月18日付で交付要綱を制定し、本事業の運行事業者に対して、助成対象経費から運賃収入等を差引いた額を助成することを定めた。

## (3) 市と阪急バスにおける覚書等の締結

年月日	締結された覚書等	主な内容
平成20年11月28日	覚書 (以下「当初覚書」という。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さくらやまなみバス事業の実施に際して、当初覚書を締結した。</li> <li>・阪急バスが、本事業に関する運行上の一切の責任を負うことを定めた。</li> </ul> <p>また、双方が協力して安全かつ円滑な運行を行い、持続可能な事業として継続されるよう努め、地域の活性化や事業採算性の向上に努めることを定めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当面の運行期間を平成28年3月31日までと定めた。</li> </ul>
平成28年3月31日	西宮市バス事業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当初の運行期間終了に伴い、新覚書を締結した。</li> </ul>

	に関する覚書 (以下「新覚書」という。)	結した。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・市が計画及び運営主体となり、阪急バスが運行の主体の役割として担うことを定めた。</li> <li>・道路運送法に定める一般乗合旅客自動車運送事業として運行することを定めた。</li> <li>・運行経路、運行便数、運行時刻等の詳細は、各年度に締結する協定書に定め、国及び県の補助金を積極的に活用することなどを明確化した。</li> </ul>
令和2年9月30日	西宮市バス事業に関する覚書に関する変更覚書 (以下「変更後の新覚書」という。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・助成金は、市の指定年度における本事業の代替施策に要する費用(クロスセクター効果で算出)から、国又は県の補助金等を控除した額を上限額とすることを定めた。</li> <li>※クロスセクター効果については、本頁「(4)クロスセクター効果について」を参照。</li> <li>・上限額を超えることが想定される場合、市は阪急バスの協力のもと、運行収支改善に資する事業計画の見直しを適切に行うものとした。</li> </ul>
令和3年5月14日	西宮市バス事業における車両更新に関する確認書 (以下「確認書」という。)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車両更新を行うにあたり、市が阪急バスに支払う助成金及び不要となった車両の売却等について定めた。</li> <li>・不要となった車両を売却して得られた金銭については、売却年度に本事業のその他収入として計上するものとした。</li> </ul>

※上記以外にも事業実施のために年度協定書を締結している。

#### (4) クロスセクター効果について

##### ア 概要

クロスセクター効果は、地域公共交通を廃止した場合に追加的に必要となる行政部分の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域交通の多面的な効果をいい、国土交通

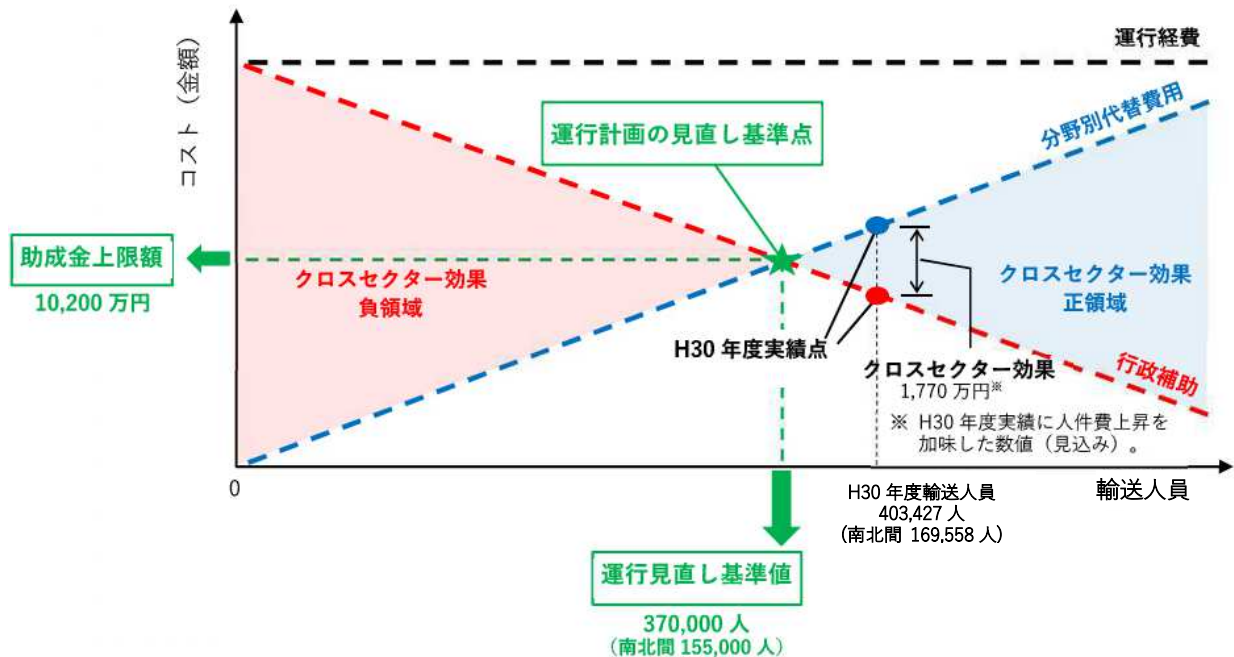
省が推奨する考え方である。

## イ 導入の経緯

元年度に阪急バスからの申出を受けて、運転手人件費の上昇に見合った市助成金の増額を行うことを検討する際に、市では、平成30年度実績により、クロスセクター効果による分析を行った。

## ウ 分析結果

市は行政支出の抑制面から、平成30年度実績に基づき、クロスセクター効果を算出し、事業を廃止した場合の分野別代替費用(約1億1,150万円)との比較において、今後、人件費の上昇として見込まれている年間約3,400万円の行政補助額がさらに増加しても、クロスセクター効果額は、なおプラス約1,770万円となる見込みで、事業効果は得られている状況にあり、行政支出の抑制効果は得られていると分析している。また、クロスセクター効果における行政に係る分野別代替費用と行政補助の均衡する状態(クロスセクター効果がゼロとなる状態)で想定される年間輸送人員(370,000人)、年間南北間輸送人員(155,000人)、助成金額(1億200万円)を運行見直しの基準値として新たに設定した。



(市ホームページ公開 第19回地域公共交通分科会資料より)

## 2 助成金の概要

### (1) 助成の目的

交付要綱等によれば、本市の山口地域と南部地域を直接連絡する基幹交通として、高校等の通学利便性の確保、高齢者等の外出機会の確保等を目的として実施するさくらやまなみバス事業が、西宮市及び阪急バスの相互協力のもとに、安全かつ円滑に実施されることを助成の目的としている。

### (2) 助成の対象

交付要綱では、助成金の対象は、前年10月1日から当年9月30日までの期間(3年度助成金の対象となる期間は2年10月1日から3年9月30日まで。以下「年度」で表示する。)における運行に要する費用の合計額であり、助成金の対象となる車両購入費、人件費、燃料油脂費、車両修繕費等の経費の範囲及び算定方法は別表で規定している。

### (3) 助成金の算定及び交付決定

交付要綱では、助成金の交付額は、助成対象経費から運賃収入、その他の収入、国及び県等の補助金の合計額を減じた額とし、予算の範囲内において交付すると規定している。また、事業期間の開始前に、市と阪急バスで年度協定書を締結しており、年度協定書において、助成金の算定に要する運賃収入、その他の収入、国及び県等の補助金の種別や算定方法を定めている。

3年度助成金の交付申請は、上記の期間終了後に、阪急バスが当該期間の助成対象運行経費、運行収入及び国庫補助金等の確定額をそれぞれ確認して収支決算書を作成し、4年3月11日に助成金交付申請書を市に提出し、市は同年3月25日に交付決定を行っている。本期間中には、さくらやまなみバス事業の開始当初に市の助成金で購入したバス車両2台の更新を行っており、3年度助成金額は、運行経費分53,822,285円に、車両購入分47,031,456円を加えた100,853,741円となっている。

助成金は、期間終了後の経費及び収入の確定額による収支決算書に基づくも



のであり、助成金の額の変更や精算返納は行われていない。

また、交付申請書の提出前に、市では毎年度、監査法人に委託して、阪急バス本社で現地調査を行い、事業経費の検証とともに、会計処理が適切であるかを調査している。

#### (4) 助成金の支出状況

過去5か年における助成金の支出状況は、次のとおりである。

運行経費分(各年度の期間：前年10月1日から当年9月30日まで) (単位：円(税抜)・%)

	29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
助成対象運行経費 a	162,491,670	161,860,041	159,646,963	156,263,440	171,605,302
運行収入 (運賃収入等) b	110,076,470	102,033,040	104,396,518	96,335,916	96,476,017
地域間幹線系統確保 維持費国庫補助金 c	18,681,000	17,600,000	16,037,000	18,143,000	21,307,000
助成金確定額 a-(b+c)	33,734,200	42,227,001	39,213,445	41,784,524	53,822,285
運行損失 a-b	52,415,200	59,827,001	55,250,445	59,927,524	75,129,285
収支率 b/a×100	67.74	63.04	65.39	61.65	56.22

車両購入分 (単位：円(税抜))

	3年度
車両購入費(2台) d	47,531,456
車両減価償却費等国庫 補助金 e	500,000
助成金確定額 d-e	47,031,456

※車両購入分は3年度分のみ

阪急バスでは、大型バスの使用期限を15年（法定耐用年数5年）と定めているため、3年度から6年度までの4年間で、ワンステップバスである既存車両からノンステップバス車両へ順次更新を行うこととしている。

3年度は、バスの車両購入（2台）に要する経費については、国の車両減価償却費等国庫補助金を控除した残額を助成しており、西宮市バス事業基金から同額を取り崩し、その財源に充てている。

### （5）年間輸送人員

過去5か年における年間輸送人員は、次のとおりである。

年間輸送人員（各年度の期間：前年10月1日から当年9月30日まで） （単位：人）

29年度	30年度	元年度	2年度	3年度
438,799	403,427	432,968	357,367	364,575

3年度の年間輸送人員は、新型コロナウイルス感染症による緊急事態宣言及びまん延防止等重点措置の影響により、コロナ前の元年度と比較すると68,393人(15.8%)減少した。2年度と比較すると、2年度は第1回目の緊急事態宣言が発令され、新型コロナウイルスという未知のウイルスに対しての人々の警戒感も強く、外出が強く制限され、学校では全国一斉臨時休業が実施されたが、3年度は外出の規制緩和や条件付きでのイベント再開による外出機会が増えたことや、学校も新型コロナ感染症に対応した持続的な運営に取り組んだことから、通勤通学者が増えたことにより、7,208人(2.0%)増加となっている。

### 3 事務処理等の状況

補助金の交付に関する事務について関係書類を調査したところ、次のような事案が発見された。

#### （1）所管部局

##### ア 助成金で取得したバス車両の処分に係るもの

事業開始当初に購入したバス車両は、購入額から国庫補助金（当該年度のみ）の単年度補助金を差し引いた額を市が助成しており、覚書には、事業が終了

したときの車両処分による収入は、市に帰属することが定められている。一方、3年度の車両更新に伴う古いバス車両の処分による収入は、確認書において、本事業のその他収入として計上することを双方で確認している。しかし、市助成金で購入したバス車両の処分による収入を市に帰属させず、全額を事業収入とすることについて、市の助成金の取扱いを定める交付要綱には特に規定はされていない。

#### イ バス車両購入費助成金の算定に係るもの

3年度のバス車両購入費助成金の算定において、阪急バスが交付を受けた車両減価償却費等国庫補助金の初年度分を控除した額を助成している。阪急バスは1台当たりの購入額に対して1,500万円を限度に5年間で償却することとして算定した減価償却費の2分の1の額(約750万円)を6年間で国庫補助金として受ける予定であり、後年度の車両減価償却費等国庫補助金を加えると市助成金と国庫補助金で購入金額を上回るとも考えられる。所管部局によれば、後年度の国庫補助金額は、当該年度の市の助成額から減額することであるが、その場合の取扱いについても、市の助成金の取扱いを定める交付要綱に規定されておらず、覚書、年度協定書、確認書にも特に定めがなかった。また、助成金の算定に要する運賃収入、その他の収入、国及び県等の補助金の種別や算定方法は年度協定書で定められているが、その中に車両減価償却費等国庫補助金の定めはなかった。

#### ウ 本事業の情報発信に係るもの

変更後の新覚書では、クロスセクター効果の分析により市の助成金の上限額に関する定めを追加している。市は、クロスセクター効果を説明する資料に「助成金上限額1億200万円」と記載し、4年5月に策定された西宮市都市交通計画においても、さくらやまなみバス事業への公的資金投入額を評価指標とし、目標値(限度額)として1年当たり1億200万円以内と記載して、ホームページでも公開している。所管部局に確認したところ、助成金上限額1億200

万円として記載されているものは、運行見直し基準値として設定した金額であり、助成上限額の設定は行っておらず、今後、上限額を設定していると誤解の生じる表現について、見直しを行うということであった。

エ クロスセクター効果の分析に係るもの

3年度助成金増額の検討において、クロスセクター効果分析が行われているが、行政補助投入額にはバス車両の購入(更新)経費に対する助成額が含まれていなかった。

オ 年度表記に係るもの

本事業の年度については、確認書で9月30日を末日とする1年間と定めているが、覚書には年度に関して特に定められておらず、交付要綱及び年度協定書には、助成対象期間として助成を受けようとする会計年度の9月30日を末日とする1年間と定められている。

#### 第4 要改善事項

主に補助金に係る出納その他の事務を中心に監査を実施したが、以下の内容については、早急に措置を講じるよう求める。

##### 1 所管部局

###### (1) 助成金で取得したバス車両の処分に係るもの

事業継続中のバス車両は阪急バスが所有しているが、負担の考え方としては、助成金で取得したバス車両の処分による収入は、市に帰属させるべきであるとも考えられる。したがって、それを事業収入とする取扱いは交付要綱に規定するとともに、事業の終了に伴う処分の場合を定めている覚書との整合性も整理されたい。

###### (2) バス車両購入費助成金の算定に係るもの

バス購入費の市助成金の算定方法や車両減価償却費等国庫補助金の控除の取扱いについて、交付要綱に規定するとともに、覚書、年度協定書、確認書に定め

る内容も精査して、見直しを行われたい。

(3) 本事業の情報発信に係るもの

クロスセクター効果分析によって設定した運行見直しの基準値の1億200万円は助成金の上限額ではなく、助成上限額の設定は行っていないのであれば、誤解が生じないように、説明や表現の方法を見直されたい。

(4) クロスセクター効果の分析に係るもの

クロスセクター効果の分析には、車両購入費に対して行政が投入する補助金が反映されていないため、今後、クロスセクター効果の評価や再算定を行う際には、適切に見直しを行われたい。

(5) 年度表記に係るもの

本事業は、10月1日に始まり翌年9月30日に終了する1年間で区切られているが、地方自治法第208条第1項に規定する会計年度(4月1日に始まり、翌年3月31日に終了するもの)と異なることから、交付要綱、年度協定書、覚書及び交付申請書に事業年度及びその期間を明記することで誤解が生じないように見直されたい。

## 第5 監査委員の意見

さくらやまなみバスは、山口地域と南部地域を直接連絡する基幹交通として定着しており、第5次西宮市総合計画のアクションプランや西宮市都市交通計画において、今後も地域の重要な基幹交通として確保・維持していく必要がある重点施策として位置付けられている。

広報の強化に加え、地域イベントや観光事業との連携などにより、利用促進を図るとともに、利便性の向上や効率的な事業の運営に取り組み、本事業が安定的に継続できるように事業収支の改善に努められたい。

また、今回の監査では、特に市の負担に関わる交付要綱の規定や覚書等の文書、さらには情報発信のあり方についていくつかの指摘を行った。実際には適

正な事務処理を行っていたとしても、その情報が正しく外部に伝わらなかった場合には、市の負担や事業者との関係に疑問を持たれるなど、円滑な事業の遂行に支障が生じる恐れがある。そのことを十分に認識し、適切で明確な情報発信に努められたい。