第４　監査結果を踏まえて

地方公営企業法により交通事業は独立採算制度が採用されている。但し、交通事業は市民の移動手段として重要な位置を占め、安全面と利便性が重視される。採算性と安全性、利便性の双方を達成するために、まずは実施可能な計画が重要である。

令和元年度からの10カ年計画は令和２年度発生のコロナの影響により当初の目標を達成することが困難となったため、改定を余儀なくされている。現在、令和６年度からの改定版の５カ年計画が策定されている。高速電車事業では累積欠損金は微減傾向にあるが、軌道整備事業では増加傾向にある。改定版の計画では、軌道整備事業の累積欠損金を減少させるため、早期に経常黒字化を図ることを目標とすることが望まれる。

また、開業より50年が経つ、高速電車事業であるが、東豊線の収益性にも注視する必要がある。東豊線は現在、補助金なしでは黒字とならない状態が続いている。交通局としても様々な取り組みで採算性を向上する努力をしていることは評価に値する。但し、安全性、利便性を確保しつつもその採算性を今後も検討していくことが望まれる。

軌道整備事業は廃止が検討された時期も過去にありつつも、平成27年のループ化により、その利便性が増したと思われる。令和２年度の上下分離によって、運送事業は（財）振興公社が担当し、交通局は施設車両の保有、整備事業を行うこととなった。上下分離の目的は経営基盤の強化等であるが、現在、その効果を図ることができない。目的達成のためには長期間を必要とするが、交通局、（財）振興公社のさらなる連携で目的を達成することが望まれる。

平成22年度の包括外部監査において指摘された貯蔵品（車輛備品、タイヤ等）の財務諸表への計上であるが、様々な経緯を経て、令和２年度より財務諸表への計上がなされている。

今後も適切な財務諸表の作成のために、適切な管理と正確な単価、個数の把握を続けていくことが望まれる。

固定資産については、交通事業の特殊性から、大量の資産を保有することとなるため、容易ではないが、その管理、財務諸表への適切な計上が必要である。今回の監査での指摘、意見を踏まえて更なる有効な管理が望まれる。

今回の包括外部監査での指摘、意見を踏まえて、交通局が地方公営企業として独立採算制度を踏まえつつも、市民の安全性、利便性を向上させることを期待したい。