

別 冊

平 成 28 年 度

大阪市公営・準公営企業会計決算審査意見書



監 第 4 2 号

平成 29 年 9 月 4 日

大阪市長 吉村洋文 様

大阪市監査委員	貴納 順 二
同	松井 淑 子
同	木下 誠
同	荒木 幹 男

### 平成 28 年度大阪市公営・準公営企業会計決算審査意見の提出について

地方公営企業法第 30 条第 2 項の規定により、平成 28 年度大阪市公営企業会計（自動車運送事業会計、高速鉄道事業会計、水道事業会計及び工業用水道事業会計）決算及び準公営企業会計（中央卸売市場事業会計、港営事業会計及び下水道事業会計）決算を審査し、別紙のとおり意見を決定したので提出する。



# 目 次

## 平成 28 年度大阪市公営・準公営企業会計決算審査意見

	頁
第 1 審査の対象	1
第 2 審査の目的	1
第 3 審査の方法	1
第 4 審査の結果	1
決算の概要	
1 経営成績	2
2 財政状態(7 会計の概要)等	3
3 総括意見	4
4 個別意見	5
(1) 自動車運送事業会計について	5
(2) 高速鉄道事業会計について	7
(3) 水道事業会計について	9
(4) 工業用水道事業会計について	11
(5) 中央卸売市場事業会計について	12
(6) 港営事業会計について	14
(7) 下水道事業会計について	16

### 凡 例

- 1 文中に用いる金額は億円単位または百万円単位で表示し、単位未満は切り捨てている。
- 2 原則として、表中に記載している金額等については表示単位未満を四捨五入している。



(別 紙)

## 平成 28 年度大阪市公営・準公営企業会計決算審査意見

### 第 1 審査の対象

(公営企業会計)

平成 28 年度大阪市自動車運送事業会計決算

平成 28 年度大阪市高速鉄道事業会計決算

平成 28 年度大阪市水道事業会計決算

平成 28 年度大阪市工業用水道事業会計決算

(準公営企業会計)

平成 28 年度大阪市中央卸売市場事業会計決算

平成 28 年度大阪市港営事業会計決算

平成 28 年度大阪市下水道事業会計決算

### 第 2 審査の目的

決算審査は、市長から審査に付された決算等が、地方公営企業法及び関係諸規定に準拠して作成され、経営成績、財政状態及びキャッシュ・フローの状況が適正に表示されているかどうかについて、監査委員が自ら入手した証拠を基に審査した結果を意見として表明することを主たる目的とする。

### 第 3 審査の方法

審査に当たっては、各決算諸表を総勘定元帳、その他の帳簿及び証拠類<sup>ひょう</sup>と照合し、関係職員から決算についての説明を聴取するとともに、年度末における現金預金及び有価証券の在 High の確認、貯蔵品の棚卸しに立会するなど必要と認める審査を実施した。また、各勘定科目の審査については、主として虚偽表示等の各リスクを念頭に、審査を効果的かつ効率的に実施するためリスク・アプローチ<sup>(注)</sup>に基づき実施した。

(注) リスク・アプローチ：固有リスクと内部統制の識別及び評価により本市の行政に関わる残存リスクを把握し、その程度に応じた監査の手段、実施時期及びその範囲を決定する監査の手法を言う。

### 第 4 審査の結果

審査に付された各決算諸表は、地方公営企業法及び関係諸規定に準拠して作成されており、経営成績、財政状態及びキャッシュ・フローの状況を適正に表示しているものと認められた。

決算の概要及び各事業会計の審査の結果は、次のとおりである。

# 決算の概要

## 1 経営成績

当年度の公営・準公営企業会計7会計の経営成績は全体で107億円の純利益となっている。前年度と比較して480億円収支が悪化している。

純損益を事業別にみると、高速鉄道事業、中央卸売市場事業で損失が生じているが、自動車運送事業、水道事業、工業用水道事業、港営事業、下水道事業については利益が生じている。

経常損益については、7会計全てで利益が生じ、全体で593億円の利益となっており、前年度と比較して23億円経常利益が増加している。

各会計の経営成績は次のとおりである。

### 【自動車運送事業会計】

当年度は、6億円の純利益で、当年度末の未処理欠損金は788億円となっている。

### 【高速鉄道事業会計】

当年度は、103億円の純損失で、当年度末の未処分利益剰余金は1,083億円となっている。

### 【水道事業会計】

当年度は、152億円の純利益で、当年度末の未処分利益剰余金は297億円となっている。

### 【工業用水道事業会計】

当年度は、5億円の純利益で、当年度末の未処分利益剰余金は6億円となっている。

### 【中央卸売市場事業会計】

当年度は、2億円の純損失で、当年度末の未処理欠損金は353億円となっている。

### 【港営事業会計】

当年度は、22億円の純利益で、当年度末の未処理欠損金は1,589億円となっている。

### 【下水道事業会計】

当年度は、27億円の純利益で、当年度末の未処分利益剰余金は58億円となっている。

## 2 財政状態(7会計の概要)等

当年度の公営・準公営企業会計7会計全体では、総資産は3兆3,913億円で、前年度末と比較すると152億円減少している。未処理欠損金の額は1,286億円で、前年度末と比較すると5億円増加している。

また、当年度の自動車運送事業会計における経営健全化計画の資金不足比率は146.2%と計画値より7.7ポイント改善している。

なお、各会計の経営成績及び財政状態の概要は表-1のとおりである。

表-1 平成28年度 公営・準公営企業会計 決算状況一覧

(単位：億円)

	自動車運送	高速鉄道	水道	工業用水道	中央卸売市場	港営	港営		下水道	合計	参考		
							施設提供	埋立			平成27年度	平成26年度	
経営成績	収益	133	1,701	660	21	76	153	51	102	844	3,587	3,553	3,675
	営業収益	121	1,585	624	16	59	133	39	95	651	3,190	3,160	3,176
	営業外収益	9	94	23	2	16	16	8	8	172	332	340	364
	一般会計補助金	6	8	0	0	8	0	0	0	8	31	33	35
	特別利益	3	22	13	3	0	4	4	0	20	66	52	134
	費用	127	1,804	508	16	78	132	51	80	816	3,480	2,966	5,651
	営業費用	121	1,177	460	13	66	86	42	44	703	2,627	2,612	2,646
	人件費	46	503	124	2	7	7	2	5	28	718	726	747
	減価償却費	6	407	165	4	34	8	7	1	421	1,046	1,033	1,050
	営業外費用	2	124	44	1	10	36	1	35	84	301	318	341
	支払利息	1	104	34	0	10	10	1	9	79	239	257	279
	特別損失	3	502	4	2	3	9	8	1	29	552	35	2,663
	営業損益	0	407	163	3	▲6	47	▲4	51	▲52	563	652	530
	経常損益	7	377	143	4	1	27	3	24	36	593	570	553
純損益 (A)	6	▲103	152	5	▲2	22	▲1	22	27	107	587	▲1,976	
財政状態	資産	129	13,358	4,678	211	840	2,729	429	2,300	11,968	33,913	34,065	34,012
	有形固定資産	101	11,408	3,873	137	792	433	400	33	11,067	27,812	27,909	28,081
	現金・預金	8	1,333	482	72	1	2	0	2	3	1,899	1,596	1,370
	負債	455	8,022	2,341	58	785	1,833	176	1,657	9,223	22,717	23,058	23,598
	企業債	47	4,861	1,651	8	610	1,428	115	1,313	4,716	13,322	13,860	14,475
	他会計借入金	268	0	0	0	0	0	0	0	0	268	268	272
	資本	▲325	5,336	2,337	152	55	897	253	643	2,744	11,196	11,007	10,414
	資本金	463	4,131	1,939	129	395	2,444	190	2,255	2,152	11,653	11,519	9,763
未処分利益剰余金 (B) (▲未処理欠損金)	▲788	1,083	297	6	▲353	▲1,589	44	▲1,633	58	▲1,286	▲1,281	▲183	
前年度末未処分利益剰余金 (▲未処理欠損金) (C)	▲794	1,187	254	5	▲351	▲1,611	44	▲1,655	31	▲1,281			
損益勘定人員	509	5,007	1,428	30	79	92	27	65	231	7,376	7,497	7,638	

(注) 水道事業会計及び工業用水道事業会計は、前年度末未処分利益剰余金を減価積立金等に積み立てるなどしたため、B=C+Aとならない。

### 3 総括意見

平成 28 年度における公営・準公営企業会計全体の経営成績は、主として高速鉄道事業会計において 502 億円の特別損失を計上したことにより、前年度に比べ 480 億円悪化し、107 億円の純利益となっている。

また、当年度末の企業債残高が 1 兆 3,322 億円、未処理欠損金額が 1,286 億円と多額となっているが、人口減少等による料金収入の減少、施設設備の老朽化に伴う更新投資の増大、危機災害への対策等、公営・準公営企業会計を取り巻く内的外的環境は一層厳しくなることが予測される。

こういった環境下においては、各事業を所管する局等は、常に市民への説明責任を念頭に、これまでも増して経営環境変化に適切に対応可能な経営体への改革に取り組むことが求められており、財務諸表や様々な経営指標を組み合わせて、根拠なき楽観論に依拠することなく、自らの事業の経営状況を客観的、数値的に把握・分析し、より水準の高い経営を行うことが不可欠である。

本市の自動車運送事業及び高速鉄道事業は、平成 29 年度末に公営企業としては終結することとなるが、経営形態が変わっても、事業に必要な資産はこれまでそれぞれの事業で築き上げてきた市民の資産であることから、当該関係者は、市民、利用者の安全・安心の確保を最優先事項としつつ、事業運営の一層の効率化へ向け、絶え間なく努力を重ねる責務があることに留意されたい。

その他の公営・準公営企業について、水道事業、工業用水道事業及び下水道事業は、施設設備の老朽化による大量更新や災害対策等に、中央卸売市場事業は、卸売市場法改正を見据えた流通構造の変化等に、港営事業は、国際競争を踏まえた物流環境の変化等に対して、現在の状況を前提に検討するのではなく、将来のあるべき姿を想起し、新しい仕組みの創造に向かって積極的に対応していくべき時期が到来している。各事業を所管する局等は、それぞれの事業が担っている役割の重要性を十分に認識し、今後の環境の変化を見越して、経営の効率性を高め、持続性のある事業を行うための経営改革に果敢に取り組まされたい。

## 4 個別意見

### (1) 自動車運送事業会計について

本事業の経常損益は、前年度経常利益 12 億 2,800 万円から 5 億 6,300 万円収支が悪化し、6 億 6,400 万円の経常利益となっている。収支が悪化したのは、運輸収益が 1 億 8,400 万円増加したことなどにより収益が 3,400 万円増加したが、固定資産除却費及び委託費が計 7 億 3,400 万円増加したことなどにより費用が 5 億 9,800 万円増加し、収益の増加を上回る費用の増加があったことによるものである。また、純損益は、前年度に比べ 6 億 600 万円収支が悪化し、5 億 8,700 万円の純利益となっている。

地方公共団体の財政の健全化に関する法律（平成 19 年法律第 94 号）に基づく大阪市自動車運送事業経営健全化計画について、平成 28 年度の資金不足比率は、計画値（153.9%）は達成したものの、企業債償還金の増加などにより昨年度より悪化し、146.2%となった（表－2 参照）。

本事業では、これまで民間への管理委託の推進、路線見直しによる保有車両の減少やバスの使用年数の延長等により、人件費、減価償却費が減少する一方で、平成 27 年度以降は、乗車人員が増加に転じ運輸収益が増加するなどにより、平成 25 年度以降経常黒字を計上しているが、依然、788 億 4,400 万円もの多額の累積欠損金を抱える状況である。

「バス事業引継ぎ（民営化）プラン（案）」（以下「プラン案」という。）における「大阪市と京阪神ブロック民間バス事業者走行キロ当たり単価構成比較（H27 年度）」によると、本市は民間バス事業者に比べ走行キロ当たり単価が約 1.4 倍と高くなっている（表－3 参照）。その内訳を見ると、本市の運行委託料が民間バス事業者に比べ高くなっているが、交通局の説明によれば、本市の運行委託料は人件費に相当する部分が多いとのことであり、これを考慮すると人件費と運行委託料の合計から見る実質的な人件費が民間バス事業者に比べて多額であり、このことが高コストの要因であることがうかがえる。また、平成 27 年度の個別外部監査結果報告書における民間事業者バス運転者と本事業専属者の 1 人当たり人件費の比較では、民間の 541 万円に対し、本事業は 885 万円となっており、本事業における人件費は民間の水準を大きく上回るものとなっている（表－4 参照）。

このような状況の中、平成 29 年 3 月 28 日の大阪市会において、「大阪市交通事業の設置等に関する条例を廃止する条例案」が可決され、平成 30 年 4 月を予定とした大阪シティバス株式会社（以下「シティバス」という。）への事業譲渡を行うこととなった。本事業では、これまで給料カット等の取組は行ってきたものの、抜本的な改善が行われず上述のような高水準の人件費を維持したまま、負債が資産を上回る債務超過の状態ですべての事業譲渡により公営企業を終結させるという事態に至ったことは、大いに反省すべきである。

プラン案では、本事業を終結させることに伴い、802 億円もの多額の返済免除等を受けることが予定されているが（表－5 参照）、その中には、事業譲渡に伴う退職手当の支給率に「整理退職等」の支給率区分を適用することに加え、交通局で定年退職まで勤務した場合とシティバスで勤務した場合の給料等差額分を支給するための追加支出 23 億円も見込まれている。退職手当の加算措置については、労使協議を行った上で実施するものであるが、先述のように、そもそも本事業において、人件費が高水準であることが経営圧迫の大きな要因であったこと、また、実質債務超過企業であることを踏まえると、本事業の終結に伴う処遇のあり方について、今一度、真剣な検討を行うことを強く求めるものである。

本事業が市民に必要な不可欠なバス輸送サービスを持続的、安定的に提供し、地域の利便性

に貢献するという公共の交通機関としての使命を果たすため、事業引継ぎ後においても、輸送の安全確保はもとより、運営コストの削減等により安定した経営基盤を確立させた上で需要動向を見据えた的確な事業運営が行われるよう、経営監視のあり方についても十分検討されたい。

表－２ 自動車運送事業経営健全化計画（資金不足比率）の計画と実績

(単位：％)

年度	26	27	28	29	30
計画	－	128.5	153.9	124.0	－
実績	140.9	131.6	146.2	－	－

表－３ 大阪市と京阪神ブロック民間バス事業者走行キロ当たり単価構成比較（H27年度）

(単位：円)

	①人件費	②運行委託料	①②小計	③燃料油脂費	④車両修繕費	⑤その他の経費	①～⑤合計
大阪市	267.5	196.2	463.7	40.0	34.9	176.5	715.1
京阪神ブロック 民間バス事業者	242.9	58.9	301.8	34.7	36.0	121.0	493.5

表－４ １人当たり人件費の比較（平成27年度個別外部監査結果報告書抜粋）

民間事業者バス運転者（注）	大阪市交通局バス事業専属
5,410千円	8,850千円

(資料) 厚生労働省 平成26年賃金構造基本統計調査

(注) 「企業規模 100～999人」の民間事業者バス運転者を比較対象としている。

表－５ 予定している返済免除等一覧

(単位：億円)

高速鉄道事業会計からの出資金	高速鉄道事業会計からの借入金	一般会計からの借入金	市以外負債等不足分負担	バス資産購入	一般会計からの出資金	合計
296	206	62	35	93	110	802

## (2) 高速鉄道事業会計について

本事業の経常損益は、前年度経常利益 373 億 8,700 万円から 2 億 7,500 万円収支が改善し、376 億 6,200 万円の経常利益となった。収支が改善したのは、修繕費が 7 億 6,700 万円増加したことなどにより費用が 14 億 3,100 万円増加したが、運輸収益が 22 億円増加したことなどにより収益が 17 億 700 万円増加し、費用の増加を上回る収益の増加があったことによるものである。また、純損益は、前年度に比べ 477 億 7,100 万円収支が悪化し、103 億 1,500 万円の純損失となったが、これは主として、自動車運送事業会計に対する出資金の評価損 296 億円及び貸付金に対する貸倒引当金繰入額 206 億 2,000 万円の合計額 502 億 2,000 万円を特別損失に計上したことによるものである。

本事業では、「バス事業引継ぎ（民営化）プラン（案）」を前提として「大阪市交通事業の設置等に関する条例を廃止する条例案」が平成 29 年 3 月 28 日の大阪市会で可決されたため、債務超過となっている自動車運送事業会計に対する出資金、貸付金が回収できないことが平成 29 年 3 月末時点で確実となった。このことにより、当年度の決算書には、出資金の評価損及び貸付金に対する貸倒引当金繰入額を損失として計上する必要があるが、当初交通局から提出された決算書では、これらの損失が計上されていなかった。監査委員の指摘により、交通局が当初の決算を修正し、これらの損失を計上することとなったが、関係法令等に基づく適正な決算書を作成していなかった点は、平成 26 年度の会計制度見直し後の基本的な会計処理に関する認識が欠如していたものであり大変遺憾である。公営企業の決算は、当然のことながら市民への説明責任を伴うものであり、今回の決算の修正によって、平成 29 年 6 月に公表された決算見込みとは大きく異なる決算となるので、今後、交通局においては十分説明責任を果たされたい。

また、平成 27 年度の交通局内部監査において、使用を前提に一旦費用計上している当該品<sup>(注)1</sup>及び貯蔵品<sup>(注)2</sup>が未使用の状態では倉庫に保管されたままであったことが指摘されていたが、平成 28 年度末においても未使用品について会計上の資産計上が行われていなかった。これは、監査委員が交通局内部監査の結果を取り寄せて判明したことであり、この点について監査委員が指摘し、改めて交通局に事実調査を求め、交通局が平成 29 年 7 月、8 月に調査を行ったところ、平成 29 年 3 月末時点において、当該品の未使用分 14 億 7,000 万円分、貯蔵品の未使用分 1 億 5,900 万円分を保有していたことが判明したため、交通局は、それらの事実を反映させた決算の修正を行うこととなった。

これは、交通局が、当該品及び貯蔵品について適切な管理を行わず、簿外で在庫を保有していることが、不適切な会計処理であることの認識が欠如していたことが原因である。

さらに、交通局内部監査によってその問題が指摘されていたにもかかわらず速やかな是正措置を怠った事実は、交通局内において内部統制が有効に機能していなかったことを示すものであり、現経営陣による株式会社化後の事業経営に対する懸念を抱かざるを得ない。交通局長以下、現経営陣の猛省を求めるものである。

一方、本事業の運営面についてみると、職員数は最近 5 か年間で着実に減少しているものの、平成 27 年度地方公営企業年鑑によると、営業キロ当たり職員数や 1 駅当たりの職員数が政令市等の中で最も多くなっており（表一 6 参照）、平成 28 年度の本市の数値が微減に止まっていることからほぼ同様の水準にあることが推測され、都市それぞれで駅の構造、改札数及び乗降客数に特性や差異があるとはいうものの、本事業の効率性という点からは

改善すべき課題があることがうかがえる。平成 30 年 4 月には株式会社化された事業経営が予定されていることから、交通局は、政令市等と比較して最多の職員数の状況を真摯に受け止め、運輸部門はもちろん、保守部門や一般管理部門での業務の見直しや I C T 等先端技術の活用等により、人員の見直しも含めた徹底した業務の効率化とサービス向上に取り組み、市民の期待に応えられたい。

また、本事業は、今後、株式会社化されることにより経営の自由度が増すこととなるが、これまでの土地信託事業の失敗等を教訓とし、新会社においては経営責任の明確化、経営意思決定プロセスの透明化と文書化を図ることを前提に事業運営を行うことを強く求めるものである。

加えて、本事業では、経営形態にかかわらず、安全な輸送サービスの確保が最優先の課題であることは言うまでもない。これまでも設置を進めてきた可動式ホーム柵については、平成 31 年度に 2 駅、中長期的には御堂筋線全駅の設置を目指すとされており、今後も継続して取り組むこととなるが、その重要性を十分認識し、設置に伴い想定される課題を克服した上で可能な限り早期の設置を実現されたい。また、これまで駅構内での店舗展開や駅トイレのリニューアルなどにも取り組んでいるところであるが、これらの便利で快適な駅空間を創出するなどのサービスの向上についても、引き続き利用者のニーズに的確に対応し、積極的に取り組まれたい。

(注) 1 「当該品」とは、貸借対照表上に計上しない資産外物品をいい、費用勘定で購入する物品で、自動車補修品、高速鉄道補修品、消耗品等をいう（例 ボルト、スパナ等）。

2 「貯蔵品」とは、貸借対照表上に計上する資産物品をいい、貯蔵品勘定で購入する物品で、購入品等をいう（例 レール、枕木等）。

表－6 営業キロ当たり及び1駅当たりの職員数

(単位：名)

	大阪市	東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	神戸市	福岡市	平均
営業キロあたり職員数	38	31	11	15	16	30	17	20	18	21.8
1駅当たりの職員数	39.6	32.0	10.6	14.3	20.9	27.6	17.0	23.0	14.7	22.2

(注) 平成 27 年度地方公営企業年鑑において都市高速鉄道事業を行っているとして選定

### (3) 水道事業会計について

本事業の経常損益は、前年度経常利益 122 億円から 20 億 5,500 万円収支が改善し、142 億 5,500 万円の経常利益となっている。収支が改善したのは、給水収益が 1 億 5,700 万円減少したことなどにより収益が 2,700 万円減少したものの、人件費が 5 億 9,700 万円、システム関係等の委託料が 3 億 9,900 万円減少したことなどにより費用が 20 億 8,300 万円減少し、収益の減少を上回る費用の減少があったことによるものである。また、純損益は、前年度に比べ 7 億円の収支改善となっており、152 億 100 万円の純利益を計上し、平成 14 年度以降は、地方公営企業会計制度の見直しという特殊要因があった平成 26 年度を除く全ての年度で純利益を計上している。

本事業では、節水型社会の進展等により給水量の減少傾向が顕著であるため、さらなる経営の効率化が求められる一方、経営効率性の指標のひとつである施設利用率は年々低下しており、ますます過剰な施設保有となっていると言える。平成 27 年度地方公営企業年鑑のデータを見ると、本市は政令市等の中で施設利用率が最も低く（表－7 参照）、平成 28 年度の本市の数値（45.5%）がさらに低下していることから、政令市等と比較して効率性の低い事業運営になっていると言える。このような状況から、今後、水需要に見合う施設能力となるようダウンサイジングを図る必要がある。しかし一方で、大阪府下他都市も水需要の減少傾向に対応した効率化追求や効率化に伴う技術継承等の課題を抱えている点に留意すれば、府内で最も安価な料金で水道供給を行っている本市から他都市に水道水を供給することにより、住民サービスを充実させつつ広域的な視点でこれらの共通の課題に対応することも一つの方策と考えられる。ダウンサイジングの取組に当たっては、このような視座も踏まえた検討を求めたい。

また、今後の南海トラフ地震の発生等を考慮した場合、管路の耐震性強化は喫緊の課題となっており、老朽化の状況の指標である管路経年化率を見ても、本市は 44.0%と政令市等の中で最も高くなっている（表－7 参照）。漏水事故の発生リスクを低減するとともに、地震対策に関する切迫性が高まっている状況を踏まえ、管路の耐震性や経過年数による劣化状況などを分析し、経年管路の戦略的更新を一層進められたい。

なお、経年管路の更新に当たっては、漏水の早期発見につながるようセンサーを取り付けるなどの工夫を行うこと、安全なまちづくりの観点から災害対策の一環として無電柱化工事を同時に進めることなども検討が可能と考えられるので、建設局、都市計画局、民間事業者等の関係部局等と連携の上、併せて検討されたい。

さらに、収益の根幹である給水収益に直結する有収水量は、前年度に比べわずかに増加したが最近 5 年間の推移をみると減少傾向にあり、依然として厳しい経営環境にあると言える。

水道局が平成 28 年 4 月から 2 年延長した中期経営計画で示した職員数や経常経費、企業債残高の削減などは順調に進捗し、現在同局は、更なる経営基盤の強化を目指し、平成 30 年度から 10 年間の経営戦略を策定中である。その策定に当たっては、より一層の効率的な運営体制の構築を進め、施設の耐震性強化など水道施設整備の着実な推進を実現し、厳しい経営環境においても市民生活を支える重要なライフラインである水道事業の安全で安定的な供給を可能とする経営戦略とされたい。

表－7 施設利用率及び管路経年化率

(単位：%)

	大阪市	東京都	札幌市	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	神戸市	福岡市	平均
施設利用率	46.1	61.0	62.0	62.0	61.5	53.5	66.1	59.0	51.9	58.1
管路経年化率	44.0	12.5	8.7	21.0	24.2	12.9	17.4	19.9	18.2	19.9

(注) 1 他都市は平成 27 年度地方公営企業年鑑の東京都と現在給水人口概ね 150 万人以上の政令指定都市を選定

2 施設利用率 = 平均給水量 ÷ 給水能力

3 管路経年化率 = 法定耐用年数を経過した管路延長 ÷ 導送配水管延長

#### (4) 工業用水道事業会計について

本事業の経常損益は、前年度経常利益 4 億 5,500 万円から 9,800 万円収支が悪化し、3 億 5,600 万円の経常利益となっている。収支が悪化したのは、給水収益が 6,400 万円減少したものの、受託工事収益が 1 億 1,000 万円増加したことなどにより収益が 2,800 万円増加したが、路面復旧費及び工事請負費で計 1 億 400 万円増加したことなどにより費用が 1 億 2,600 万円増加し、収益の増加を上回る費用の増加があったことによるものである。また、純損益は、前年度に比べ 3,600 万円収支が改善し、4 億 9,100 万円の純利益となり、平成 19 年度以降 10 年連続で純利益を計上している。

一方、収益の根幹である給水収益は、ここ数年間の推移を見ると減少傾向にあり、今後も産業構造の変化や節水等により減少傾向で推移していくと見込まれる。本事業の収益が減少している要因は、給水社数自体の減少や調定水量の減少に加え、責任使用水量<sup>(注)</sup>の減量を認めていることもある。契約率（責任使用水量の割合）を下表の他都市と比較すると、本市は 20.9%と最低となっている（表－8 参照）が、責任使用水量の割合を高く設定している他都市と比べて、同割合を低く設定した本市の料金体系では、使用水量が減少した場合に給水収益が減少する影響を受けやすい。使用水量の減少傾向は今後も継続する見込みであるため、このような責任使用水量の減量を申請どおり認めていくと工業用水道事業の経営基盤の安定的維持が困難となることが懸念されるので、適正な工業用水道の総括原価に基づいた料金体系の検証を行い、減量認定のあり方について検討されたい。

本事業では、水道事業と同様、経営の効率性の指標である施設利用率は年々低下しており、平成 27 年度地方公営企業年鑑のデータからも、本市は下表の他都市と比較して施設利用率が最も低くなっており、過剰な施設保有となっていることがうかがえる（表－8 参照）。本事業では、平成 25 年 2 月から城東浄水場（配水施設を除く。）を休止しているところであるが、東淀川浄水場の水道事業の柴島浄水場との一元化（東淀川浄水場を休止し、柴島浄水場から水道水及び工業用水を給水する等）についても、水道事業会計で述べた他都市への水道水の供給等、政策的な視点や経営の効率性の観点から、事業費や除却費等も考慮し、経費の縮減効果を総合的に検討した上で取り組まれない。

水道局では、現在、工業用水道事業において平成 30 年度から 10 年間の経営戦略を策定中である。策定に当たっては、都市活動を支える重要な基盤事業である工業用水道の安定的な給水が確保できるよう、総合的見地から徹底した効率化、経営健全化を推進する経営戦略とされたい。

(注) 「責任使用水量」とは、あらかじめ使用予定水量を定め、使用水量が予定使用水量に満たない場合にも、使用したものとみなす水量のことである。なお、他都市は二部料金制度を採用しており、本文では便宜上、他都市における契約水量を責任使用水量としている。

表－8 契約率及び施設利用率

(単位：%)

	大阪市	横浜市	川崎市	北九州市	平均
契約率	20.9	71.7	99.1	79.7	67.9
施設利用率	26.5	32.3	74.9	50.5	46.1

(注) 1 平成 27 年度地方公営企業年鑑において年間総配水量が 2,000 万 m<sup>3</sup>以上の政令指定都市を選定

2 契約率 = 契約水量 ÷ 配水能力。本表では責任使用水量を契約水量とみなして算定

3 施設利用率 = 平均給水量 ÷ 給水能力

## (5) 中央卸売市場事業会計について

本事業の経常損益は、前年度経常損失4億900万円から4億7,100万円収支が改善し、6,200万円の経常利益となり、平成3年度以来25年ぶりに黒字に転じている。収支が改善したのは、雑収益が8,600万円減少したことなどにより収益が1億6,300万円減少したものの、光熱水費が3億5,300万円減少したことなどにより費用が6億3,400万円減少し、収益の減少を上回る費用の減少となったことによるものである。しかし、純損益は、冷蔵庫棟解体工事等に伴う特別損失があったことにより、前年度に比べ2億9,200万円の収支改善に留まり、1億9,800万円の純損失となり、この結果、未処理欠損金は353億4,400万円に上っている。

このような多額の未処理欠損金を計上することとなっているのは、平成元年度以降実施した本場の大規模整備事業等に伴う多額の資本費（減価償却費及び支払利息）の負担が経営を圧迫しているためであり、それは他都市等との比較からも明らかである（表－9参照）。

平成24年度に府市統合本部会議において、中央卸売市場機能に関して府市の市場再編等が検討されたが、結論としては、統合・再編等を行わず、府市各市場ごとの強みを活かした「競争力の強化」と「管理運営業務の一層の効率化」に取り組むという2つの基本的方向性が示されている。

これら2つの基本的方向性は、中央卸売市場が平成25年3月に策定した「改革ビジョン」及び翌年3月に策定した「同行動計画」に含まれているが、前者の府市各市場ごとの強みを活かした競争力の強化については、具体的な取組の目標、工程が定められておらず、競争力の強化策は実質的に先送りされていると言えるため、これらを定めたいうえで進捗管理を徹底されたい。

また、後者の「管理運営業務の一層の効率化」については、指定管理者制度導入が検討されたが、指定管理者制度の導入に関する条例案は、民間事業者の撤退によるサービス供用停止リスクがあること等から、平成26年度市会において2度否決されている。したがって、管理運営業務の効率化については、現行の業務のあり方を検証し、運営経費の削減につながる他の方策について積極的に模索すべきである。

本事業における当面の取組については上述のとおりであるが、一方で卸売市場を取り巻く環境は大きく変化しつつあり、政府は、平成28年11月に農業競争力強化プログラムを策定し、農業者の努力・創意工夫と消費者のニーズ・評価が双方で情報交換できるようICTを最大限に活用することや、中間流通については抜本的な合理化を推進することとしており、特に卸売市場法を抜本的に見直し、現状では合理性が失われつつある規制を廃止すること等についても検討しているところである。これらは、今後の人口減少・少子高齢化等による消費量の減少に加え、全国的な卸売市場の取扱量の減少要因となることが十分予測され、本市のみならず全ての卸売市場は存続の危機に直面していると言っても過言ではない。本事業としても卸売市場のあり方について根本的な議論が必要な時期を迎えていることを認識すべきであり、卸売市場施策を総合的に推進する国との連携や同様の環境に置かれている他市場との意見・情報交換を行いながら、今後卸売市場が果たしていくべき機能・役割を整理し、将来的な市場間連携等も視野に入れた経営改革に取り組まされたい。

例えば、卸売市場法の改正を視野に入れつつ、従来の規制や卸売市場の取引の延長線上的見直しに留まらず、産地、卸売市場、消費者間のICTを活用したネットワークを構築することによる、卸売業者、仲卸業者、開設者それぞれの新しい役割の設定や取引の仕組みの構

築、消費者にとって最良の流通形態の創出などについて業界全体で検討し、中央卸売市場が主体となって、国への提案を行うといった新たな発想によるアプローチが卸売市場の活性化の鍵のひとつとなるものと考えられる。中央卸売市場が業界でのリーダーシップを発揮するべく、積極的に取組を進められたい。

表－9 営業費用減価償却率及び営業費用企業債利息率

(単位:%)

	大阪市	東京都	札幌市	岡山市	平均
営業費用減価償却費率	50.8	30.4	57.3	28.9	41.9
営業費用企業債利息率	15.4	1.0	12.5	2.5	7.9

(注) 他都市は平成 27 年度地方公営企業年鑑において法適用企業経営団体である東京都と政令指定都市を選定

## (6) 港営事業会計について

本事業の経常損益は、前年度経常利益 30 億 7,000 万円から 3 億 9,700 万円収支が悪化したものの、26 億 7,300 万円の経常利益となり、平成 26 年度より 3 年連続の黒字となっている。収支が悪化したのは、港湾施設提供事業で 2 億 3,800 万円の収支改善となったものの、大阪港埋立事業で 6 億 3,500 万円の収支悪化となったことによるものである。また、純損益は、港湾施設提供事業において 6,200 万円収支が改善したものの、大阪港埋立事業における 3 億 6,600 万円の収支悪化が影響したため、前年度に比べ 3 億 400 万円収支が悪化した、最終純損益ベースで 21 億 6,000 万円の純利益となり、前年度より 2 年連続の黒字となった。

本事業では、平成 21 年度の株式会社大阪ワールドトレードセンタービルディングに係る損失補償（692 億円）や平成 26 年度の地方公営企業会計制度の見直しに伴う資産の減損処理（1,085 億円）などにより多額の欠損金を抱えており、当年度に純利益を計上したとは言うものの、当年度末未処理欠損金は 1,589 億 4,100 万円となっている。

以下、各事業について述べる。

### ア 港湾施設提供事業

港湾施設提供事業の経常損益は、前年度経常利益 6,700 万円から 2 億 3,800 万円収支が改善し、3 億 600 万円の経常利益となっている。収支が改善したのは、上屋倉庫収益及び荷役機械収益が計 8,100 万円減少したことなどにより収益が 9,800 万円減少した一方、資産減耗費及び減価償却費が計 3 億 4,800 万円減少したことなどにより費用が 3 億 3,600 万円減少し、収益の減少を上回る費用の減少となったことによるものである。純損益は、過年度損益修正に伴う特別利益及び特別損失があったことなどにより、前年度に比べ 6,200 万円の収支改善に留まり、6,200 万円の純損失となっている。

経常損益は黒字基調ではあるものの、営業損益は赤字が続いており、平成 28 年度の定期監査においても、施設ごとの収支状況を分析した上で収支状況の悪化している施設、老朽化した施設、稼働率の低い施設等について改善するよう求めているところである。

港湾局では、平成 29 年度末に新たな港湾施設提供事業経営計画を策定する予定であるが、その経営計画の策定に当たっては以下の諸点に留意し、経営収支の改善を図られたい。

- 今後の海上物流のグローバルな動きを見据えた上で、上屋倉庫等の耐用年数や施設の稼働状況などを施設ごとに客観的かつ詳細に、収益性の将来分析を行うこと
- 危機管理や災害対策を含めた更新投資の必要性や施設の公共保有の必要性も十分検討した上で、施設の集約化など具体的な改善策を盛り込むこと

### イ 大阪港埋立事業

大阪港埋立事業の経常損益は、前年度経常利益 30 億 300 万円から 6 億 3,500 万円収支が悪化したものの、23 億 6,700 万円の経常利益となっている。収支が悪化したのは、土地売却収益が 6 億 5,800 万円増加したことなどにより収益が 6 億 6,900 万円増加した一方、土地売却原価が 14 億 4,400 万円増加したことなどにより費用が 13 億 500 万円増加し、収益の増加を上回る費用の増加となったことによるものである。また、純損益は、過年度損益修正に伴う特別利益及び特別損失があったことなどにより、前年度に比べ 3 億 6,600 万円収支が悪化したものの、22 億 2,200 万円の純利益となっている。

本事業の経営成績は平成 26 年度の資産の減損処理の適用以降、土地売却益を計上するようになり、ここ数年堅調ではあるが、売却金額の高い咲洲地区の売却可能土地が少なくなってきたことに加え、夢洲の土地利用については万博及び I R の誘致が計画されるなど流動的な状況となっており、土地売却による資金確保が今まで以上に厳しくなっている。経済情勢や企業ニーズに対応した売却促進策の実施や、今後多額の維持補修費が見込まれる集客施設のあり方について検討するなど、本事業が抱える巨額の企業債残高の償還資金を継続的に確保するよう努められたい。

なお、両事業ともに資産の除却漏れ等で多額の特別損失を計上しているが、これは供用廃止されているものが除却されていなかったことや、本来、費用として処理すべき工事費を改修費として資産計上していたことなど、資産管理の基本的事項が遵守されていなかったことによるものである。港湾局は、適正な資産管理を徹底されたい。

## (7) 下水道事業会計について

本事業の経常損益は、前年度経常利益 30 億 4,300 万円から 5 億 6,800 万円収支が改善し、36 億 1,100 万円の経常利益となっている。収支が改善したのは、下水道使用料が 1 億 8,300 万円増加したものの、一般会計補助金が 2 億 7,400 万円減少したことなどにより収益が 3,700 万円減少したが、資産減耗費で 5 億 2,700 万円、支払利息及び企業債取扱諸費で 4 億 7,900 万円、人件費で 4 億 5,300 万円の減少があったことなどにより、費用が 6 億 600 万円減少したことが寄与したものである。また、純損益は、前年度に比べ 3 億 5,800 万円収支が悪化した、27 億 4,200 万円の純利益となっている。これは、特別利益で職員転籍に係る一般会計からの繰入金として 18 億 500 万円、特別損失で職員転籍に係る退職給付費 28 億 8,700 万円を計上したことなどによるものである。なお、平成 13 年度以降、地方公営企業会計制度の見直しという特殊要因があった平成 26 年度を除く全ての年度で純利益を計上している。

本市は他都市に先駆けて下水道整備を推進したこともあり、昭和 40 年代に大規模に整備された下水管が次々と耐用年数を迎える時期に至り、平成 27 年度地方公営企業年鑑に示されているように、他都市比較においても管渠老朽化率は高いものとなっている(表-10 参照)。建設局は、施設の延命化や改築時期の最適化を検討した上で、老朽下水管等の更新を進めているが、陥没事故のリスクや地震の発生に伴うリスクを考慮すると、従前以上の更新率で老朽下水管等の工事を実施することが必要である。

また、本事業においては浸水対策も重要な課題であり、1 時間当たり 60mm の大雨に対応すべく下水道幹線やポンプ場などの整備を進めているところである。特に、近年各地で短時間集中豪雨が頻発していることから、浸水リスクの発生確率は高いものと想定され、今後の浸水による市民生活への影響と市民の被害を最小限に抑えることができるよう、過去の浸水被害の状況等の検証、信頼度の高い浸水想定シミュレーションの作成等を通じて、効果的な浸水対策を早急に講じられたい。

今後、これらの対策を積極的に推進するには、多額の資金を要することになるので、事業の優先度を十分検討した上で実施するとともに、補助金の獲得などにより資金を確保し、安定的な経営基盤のもとで着実に事業を推進されたい。

加えて、建設局では平成 29 年度より本市 100 パーセント出資法人であるクリアウォーター OSAKA 株式会社<sup>1</sup>に下水道施設の維持管理業務を包括委託しているが(表-11 参照)、下水道管理者として市民サービスを維持し、市民の安全・安心を確保するため、委託業務の執行状況とともに経営基盤の安定化を図るよう経営状況についても、経営監視を徹底されたい。

表-10 管渠老朽化率

(単位：%)

大阪市	東京都	札幌市	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	神戸市	福岡市	平均
30.7	11.8	4.9	1.6	4.8	17.0	12.5	10.8	4.0	10.9

(注) 1 他都市は平成 27 年度地方公営企業年鑑の東京都と行政区域内人口概ね 150 万人以上の政令指定都市を選定

2 管渠老朽化率 = 法定耐用年数を経過した管渠延長 ÷ 下水管布設延長

表-11 包括業務委託の経過

平成25年4月	西部方面管理事務所管轄の下水道施設の維持管理業務を「(一財)都市技術センター」に包括委託
平成26年4月	包括委託を市内全域に拡大
平成28年7月	本市下水道施設の管理運営を行う「クリアウォーターOSAKA株式会社」を設立(本市100%出資)
平成29年4月	クリアウォーターOSAKA株式会社に下水道施設の維持管理業務及び小規模単純更新業務を包括委託