

別 冊

平 成 27 年 度

大阪市公営・準公営企業会計決算審査意見書

監 第 3 1 号

平成 28 年 8 月 18 日

大 阪 市 長 吉 村 洋 文 様

大阪市監査委員	貴 納 順 二
同	阪 井 千鶴子
同	辻 淳 子
同	西 崎 照 明

平成 27 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 27 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 27 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	3
3 総括意見	5
4 個別意見	6
（1）自動車運送事業会計について	6
（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	8
（4）工業用水道事業会計について	9
（5）中央卸売市場事業会計について	10
（6）港営事業会計について	11
（7）下水道事業会計について	13

凡 例

- 1 文中に用いる金額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 27 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 27 年度大阪市自動車運送事業会計決算

平成 27 年度大阪市高速鉄道事業会計決算

平成 27 年度大阪市水道事業会計決算

平成 27 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 27 年度大阪市中央卸売市場事業会計決算

平成 27 年度大阪市港営事業会計決算

平成 27 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

審査にあたっては、各決算諸表を総勘定元帳、その他の帳簿及び証拠類^{ひょう}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高的確認、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^(注)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続、実施時期及びその範囲を決定する監査の手法をいう。

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587億円の純利益となっている。前年度と比較して2,563億円収支が改善している。これは主として、前年度に地方公営企業会計制度の見直しによる特別損失が各会計に計上されたことによるものである。

純損益を事業別にみると、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、高速鉄道事業、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570億円の利益となっており、前年度と比較して17億円経常利益が増加している。

経常損益を事業別にみると、中央卸売市場事業で損失が生じているが、6事業会計については利益が生じている。

なお、地方公営企業会計制度の見直しに伴い平成26年度に計上した特別損失の影響を除くと、当年度は、前年度に比べ、226億円の収支改善となっている。

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、前年度に比べ、295億円収支が改善し、12億円の純利益で、当年度の未処理欠損金は794億円となっている。

なお、地方公営企業会計制度の見直しの影響を除くと、当年度の収支は、前年度に比べ、198億円の収支改善となっている。

【高速鉄道事業会計】

当年度は、前年度に比べ、961億円収支が改善し、375億円の純利益で、当年度末の未処分利益剰余金は1,187億円となっている。

なお、地方公営企業会計制度の見直しの影響を除くと、当年度の収支は、前年度に比べ、45億円の収支改善となっている。

【水道事業会計】

当年度は、前年度に比べ、159億円収支が改善し、145億円の純利益で、当年度の未処分利益剰余金は254億円となっている。

なお、地方公営企業会計制度の見直しの影響を除くと、当年度の収支は、前年度に比べ、3億円の収支改善となっている。

【工業用水道事業会計】

当年度は、前年度に比べ、1億円収支が改善し、5億円の純利益で、当年度の未処分利益剰余金は5億円となっている。

なお、地方公営企業会計制度の見直しの影響を除くと、当年度の収支は、2億円の収支悪化となっている。

【中央卸売市場事業会計】

当年度は、前年度に比べ、18 億円収支が改善し、5 億円の純損失で、当年度の未処理欠損金は 351 億円となっている。

なお、地方公営企業会計制度の見直しの影響を除くと、当年度の収支は、11 億円の収支改善となっている。

【港営事業会計】

当年度は、前年度に比べ、1,052 億円収支が改善し、25 億円の純利益で、当年度の未処理欠損金は 1,611 億円となっている。

なお、地方公営企業会計制度の見直しの影響を除くと、当年度の収支は、25 億円の収支悪化となっている。

【下水道事業会計】

当年度は、前年度に比べ、79 億円収支が改善し、31 億円の純利益で、当年度の未処分利益剰余金は 31 億円となっている。

なお、地方公営企業会計制度の見直しの影響を除くと、当年度の収支は、4 億円の収支悪化となっている。

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 4,065 億円で、前年度末と比較すると 53 億円増加している。未処理欠損金の額は 1,281 億円で、前年度末と比較すると 1,098 億円増加しているが、これは、前年度の下水道事業会計の未処分利益剰余金を資本金へ計上した影響などによるものである。

資金の状況をみると、全体では、運転資金残高は 363 億円となり、前年度末と比較すると 333 億円増加している。

また、自動車運送事業会計における経営健全化計画は初年度の資金不足比率が 131.6%と計画値より 3.1 ポイント悪化し、中央卸売市場事業における経営健全化計画は今年度決算で資金不足比率は 20%未満となり資金不足が解消した。また、港営事業会計及び下水道事業は、資金不足の状況となっている。

なお、各会計の経営成績及び財政状態の概要は表－1 のとおりであり、各会計の平成 27 年度決算額と平成 26 年度決算額から地方公営企業会計制度の見直しに伴い平成 26 年度に計上した特別損失の影響を除いた額とを比較すると表－2 のとおりである。

表－1 平成27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	施設提供	埋 立	下水道	合 計	参 考			
												平成26年度	平成25年度	平成24年度	平成23年度
経営成績	収 益	(220) 140	(1,667) 1,680	(676) 670	(20) 17	(80) 77	(186) 144	(61) 48	(125) 96	(827) 824	(3,675) 3,553	3,675	3,467	3,835	3,856
	営業収益	(117) 120	(1,542) 1,561	(630) 624	(15) 15	(60) 60	(154) 128	(38) 39	(116) 88	(656) 652	(3,176) 3,160	3,176	2,961	3,259	3,216
	一般会計補助金	(8) 7	(10) 9	(0) 0	0 0	(9) 8	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(272) 269	(299) 293	299	329	434	471
	費 用	(502) 128	(2,253) 1,306	(690) 525	(15) 13	(103) 82	(1,213) 119	(45) 49	(1,168) 70	(875) 793	(5,651) 2,966	5,651	2,977	3,508	3,633
	人件費	(51) 48	(509) 499	(133) 130	(2) 2	(7) 8	(7) 7	(2) 2	(5) 5	(37) 33	(746) 726	746	758	1,033	1,153
	(損益勘定人員)	(568) 539	(5,103) 5,047	(1,529) 1,484	(30) 30	(83) 80	(87) 87	(24) 23	(63) 64	(238) 230	(7,638) 7,497	7,638	8,470	11,138	11,419
	減価償却費	(9) 8	(415) 401	(164) 165	(5) 4	(42) 36	(9) 9	(8) 8	(1) 1	(406) 410	(1,050) 1,033	1,050	876	902	924
	支払利息	(1) 1	(123) 113	(41) 37	(0) 0	(12) 11	(14) 12	(2) 2	(11) 10	(89) 83	(281) 258	281	299	345	389
	経常損益	(10) 12	(348) 374	(122) 122	(4) 5	(▲ 9) ▲ 4	(45) 31	(4) 1	(42) 30	(33) 30	(553) 570	553	395	346	236
	純 損 益	(▲ 293) 12	(▲ 586) 375	(▲ 14) 145	(4) 5	(▲ 23) ▲ 5	(▲ 1,027) 25	(16) ▲ 1	(▲ 1,043) 26	(▲ 48) 31	(▲ 1,976) 587	▲ 1,976	490	328	223
財政状態	総資産	(176) 175	(13,527) 13,581	(4,668) 4,669	(208) 209	(868) 850	(2,724) 2,797	(396) 438	(2,328) 2,359	(11,842) 11,784	(34,012) 34,065	34,012	37,444	38,138	38,141
	有形固定資産	(116) 102	(11,600) 11,501	(3,837) 3,841	(143) 139	(862) 827	(395) 436	(356) 402	(39) 35	(11,127) 11,064	(28,081) 27,909	28,081	31,570	32,408	32,513
	土 地	(28) 28	(581) 580	(58) 58	(33) 33	(172) 172	(275) 331	(258) 314	(17) 17	(963) 967	(2,111) 2,169	2,111	2,737	2,740	2,796
	他会計借入金 (含一時借入)	(268) 268	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(4) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(272) 268	268	127	185	176
	企業債	(80) 69	(5,292) 5,033	(1,942) 1,787	(12) 10	(657) 633	(1,543) 1,513	(132) 122	(1,411) 1,390	(4,949) 4,814	(14,475) 13,860	14,475	15,069	16,105	16,661
	資本金	(463) 463	(4,128) 4,131	(1,567) 1,831	(80) 126	(346) 372	(2,444) 2,444	(190) 190	(2,255) 2,255	(734) 2,152	(9,763) 11,519	9,763	9,732	9,530	9,214
	未処分利益剰余金 (▲未処分損失)	(▲ 807) ▲ 794	(807) 1,187	(336) 254	(45) 5	(▲ 347) ▲ 351	(▲ 1,636) ▲ 1,611	(45) 44	(▲ 1,681) ▲ 1,655	(1,418) 31	(▲ 183) ▲ 1,281	▲ 183	▲ 927	▲ 1,349	▲ 1,412
	運転資金 (▲不良債権額)	(▲ 195) ▲ 198	(317) 498	(140) 254	(56) 61	(▲ 80) ▲ 49	(21) ▲ 21	(19) 18	(2) ▲ 40	(▲ 229) ▲ 182	(30) 363	30	1,196	817	670
	現金預金	(32) 53	(865) 1,003	(405) 467	(63) 67	(0) 1	(2) 2	- -	- -	(3) 3	(1,370) 1,596	1,370	1,207	959	883

- (注) 1 億円未満を四捨五入で表記
2 他会計借入金は、借入資本金に属するものを除く。
3 上段()内は前年度決算数値
4 平成24年度までの数値は市民病院事業会計分を含む。

表－2 公営・準公営企業会計 平成27年度決算及び平成26年度決算（地方公営企業会計制度の見直しに伴い計上した特別損失の影響を除く）比較

(単位：億円)

純損益	自動車運送	高速鉄道	水道	工業用水道	中央卸売市場	港 営	下水道	合 計
	当年度 純損益	当年度 純損益	当年度 純損益	当年度 純損益	当年度 純損益	当年度 純損益	当年度 純損益	当年度 純損益
27年度決算額 (A)	12	375	145	5	▲ 5	25	31	587
26年度決算額 - 影響額(B)	▲ 186	330	142	6	▲ 16	50	35	361
(A) - (B)	198	45	3	▲ 2	11	▲ 25	▲ 4	226

3 総括意見

平成27年度における公営・準公営企業会計全体の決算は、主として、前年度に地方公営企業会計制度の見直しにより各会計に計上された特別損失が皆減となったため、経営成績は前年度に比べ2,563億円改善している。

このうち地方公営企業会計制度見直しの影響額を除いた前年度と当年度の当期純利益を比較すると、全体として226億円の改善がみられる。

しかし、当年度末の未処理欠損金額が1,281億円、企業債残高が1兆3,860億円と多額となっており、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などを考えると、公営・準公営企業会計を取り巻く状況は厳しさを増していると言わざるを得ない。

こういった状況下、各事業を所管する局等においては、平成26年度に実施した地方公営企業会計制度の見直しによってより明確となった財務情報を十分に分析、活用し、状況変化に対応した経営を行うことが不可欠である。

財務分析をさらに活用した経営を実施することで、今後とも収益の確保に努めるとともに、より一層の効率化、財政健全化を推進し、単年度の黒字化はもとより未処理欠損金の解消、資金収支の改善に努め、市民の日常生活に欠くことのできない重要なサービスを提供する役割を継続して果たせるよう経営基盤の強化を図られたい。

4 個別意見

(1) 自動車運送事業会計について

当年度の経営状況は、人件費等の減少及び運輸収益の増加などにより純利益 11 億 9,300 万円、経常利益 12 億 2,800 万円の計上となり、前年度に比して収支改善となった。

しかし一方で、本事業は昨年度、住之江車庫用地の有効利用を目的とした土地信託事業（オスカードリーム）の終了に係る巨額の和解金支払（272 億 8,700 万円）により債務超過を来し、資金不足比率^(注)140.9 パーセントの資金不足を抱え、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）に基づく経営健全化計画を作成するに至っている。

大阪市自動車運送事業経営健全化計画において示されている計画年度期間中（平成 27 年度から平成 30 年度までの 4 年間）の資金不足比率の見通しでは、計画初年度となる当年度においては 128.5 パーセントとしていた。ところがその結果は 131.6 パーセントとなり、前年度から 9.3 ポイント改善したものの、計画が達成できていない。

こういった状況下、さらなる経営の効率化が求められる。しかし、本事業における職員数は直近 5 か年では 278 人減少しているが、職員 1 人当たりの年間走行距離をみると、政令市平均を若干上回るものの、仙台市、京都市及び神戸市とは大きな差異が生じている。そのほか、1 車当たり職員数は最良値の仙台市、京都市及び神戸市と比べ約 1.4 倍となっており、生産性に課題があると考えられることから、経営健全化を進める中でこれらについて考慮し効率化を図られたい。

なお、本事業においては、昨年度に高速鉄道事業会計から住之江用地土地信託事業に関する和解金支払の財源として借り入れた 160 億円について期限内に返済しているものの、返済日と同日付けで同額を運転資金として借り入れており、当該借入金を流動負債へ計上している。これは会計基準において選択でき得る計上処理ではあるが、資金を年度毎に借り換えしている実態を考慮すれば固定負債への計上及び利益の範囲内での每期着実な返済について検討されたい。

本事業は、地域住民の足として市民生活に必要不可欠なものである。交通局においては、民営化の時期に拘わらず、引き続き一層の経営健全化に取り組むことによりバス輸送サービスが持続的かつ安定的に確保されるよう強く求める。

(注) 資金不足比率とは、地方公共団体の公営企業会計における資金不足額をその公営企業の事業規模に対する割合で示したもの。現行、資金不足比率 20%を経営健全化基準と定めており、基準を上回った事業は経営健全化計画を策定し、当該計画に基づいて経営健全化を図らなければならない。

表 - 3 職員 1 人当たり年間走行距離（キロメートル）（単位：km）

大阪市	仙台市	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	神戸市	北九州市	熊本市	平均
29,842	36,094	19,948	25,051	26,175	46,678	43,017	16,144	19,373	29,147

表 - 4 1 車当たり職員数（単位：名）

大阪市	仙台市	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	神戸市	北九州市	熊本市	平均
1.1	0.8	1.6	1.5	1.3	0.8	0.8	1.9	1.6	1.3

(注) 1 上記 2 表は平成 26 年度地方公営企業年鑑より

2 職員数は交通局自動車運送事業会計に属する人員

(2) 高速鉄道事業会計について

本事業においては、インバウンド（訪日外国人観光）の効果やＩＣ乗車券の利用者の増などにより、運輸収益が前年比 18 億 6,600 万円（1.3 パーセント）増加し 1,473 億 8,800 万円となり、経常利益は過去最高益の 373 億 8,700 万円に達した。

本事業は平成 15 年度より単年度黒字を計上し、平成 22 年度には公営地下鉄事業として初めて累積欠損金を解消し、安定した経営成績を確保している。これにより、当年度末における未処分利益剰余金は 1,186 億 5,500 万円と巨額となっている。

安定した経営がなされているところではあるが、平成 28 年 3 月に策定された大阪市自動車運送事業経営健全化計画において示されている自動車運送事業会計の清算に当たっては総額 707 億円の巨額な負担を負うこととなる。

- 自動車運送事業会計への貸付金（206 億円）について返済免除
- 自動車運送事業会計への出資金（296 億円）について残余財産なし
- 一般会計から自動車運送事業会計への貸付金（62 億円）の代替返済
- バス等自動車運送事業会計資産の購入等（143 億円）

自動車運送事業会計は債務超過を来していることから、債務超過額 331 億円について十分に認識して経営されたい。

また、可動式ホーム柵の設置率は他都市と比して低い状況にある（公営地下鉄平均 64 パーセント、本事業 36 パーセント）ため、乗客の安全確保の観点から早急に設置率の向上に努められたい。

一方、本格的な人口減少社会の到来や少子高齢化による社会情勢の変化を見据えると、今後、大幅な乗車人員の増加は期待し難い状況にあり、安定した企業経営の観点からは、巨額となった剰余金に甘んじることなく、更なる収益の確保、効率化や経費節減の上、これらに対応されたい。

本事業は大阪圏・関西圏の交通インフラを支え、大阪の経済活性化に大きく貢献するものである。利用者に安全・安心・快適な交通サービスが提供できるよう、経営状況を注視し取り組まれたい。

表 - 5 公営地下鉄における可動式ホーム柵設置率（平成 28 年 7 月現在）（単位：％）

大阪市	札幌市	仙台市	東京都	横浜市	名古屋市	京都市	神戸市	福岡市	平均
36	71	100	61	100	45	63	0	100	64

（注）大阪市交通局作成資料より

(3) 水道事業会計について

本事業における当年度の収益は、平成 27 年 10 月からの基本水量及び基本料金の見直し、最高料金単価の水量区画の単価引き下げを内容とする料金改定や平成 26 年度をもって寝屋川市への市外分水を終了したことによる給水収益の減少等により、前年度に比べ 6 億 4,600 万円減の 669 億 7,200 万円となっている。一方、当年度の費用は、地方公営企業会計制度の見直しによる特別損失が皆減となったこと等により、前年度に比べ 165 億 1,100 万円減の 524 億 7,100 万円となっている。また、経常収支は、122 億円と前年度（121 億 8,100 万円）に比べわずかであるが利益が増加し、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。

当年度の有収率は、堀江幹線の大規模漏水の止水等により前年度の 87.3 パーセントから 90.5 パーセントと大きく改善したが、収益の根幹である給水収益に直結する有収水量は、平成 23 年度以降 5 年連続で減少しており、今後、人口減少社会の進展や節水型機器の普及等の影響で、大幅な増加は期待し難い状況にある。

加えて、給水収益は、料金改定の平年度化による影響で減収が見込まれる一方、巨額な事業費を要する浄水場や管路の耐震化が本事業の喫緊の課題となっている。

平成 8 年度から取り組んできた管路の耐震化は、ほぼ計画どおりとは言え、管路の耐震管率で見ると未だ 26.2 パーセントとなっており、地震対策に関する切迫性が高まっている状況を踏まえると、よりスピード感を持った取組が期待される。

水道局では、平成 23 年度からの 5 年間を計画期間とする中期経営計画を平成 28 年 4 月に 2 年延長し、引き続き職員数や経常経費、企業債残高の削減を進めるとともに、経年管路の更新、浄水施設の耐震化と合わせて将来の水需要に見合う施設能力のダウンサイジングを行うことも盛り込んでいる。これらの計画の着実な推進により、一層の経営の効率化を図りたい。

表 - 6 有収率等の他都市比較（注 1）

	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
有収率（％）（注 2）	87.3	95.9	93.0	91.1	90.1	93.8	87.3	92.6	96.2	91.9
20m ³ 当たりの水道料金（円）（注 3）	2,073	2,764	3,585	2,652	2,278	2,862	2,959	2,516	3,294	2,776
管路の耐震管率（％）（注 4）	24.9	36.9	22.6	22.2	26.4	26.2	11.4	35.2	14.4	24.5

（注）1 他都市は平成 26 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 平成 26 年度地方公営企業年鑑より

3 本市水道局ホームページより。標準的な家庭の使用水量を想定した料金（口径 20 mm）であり、平成 28 年 6 月 1 日現在の数値

4 各都市において公表されている平成 26 年度末の数値

(4) 工業用水道事業会計について

本事業における当年度の収益は、事業廃止、事業譲渡による給水社数・工場数の減少による給水収益の減少等により、前年度に比べ 2 億 7,400 万円減の 17 億 1,300 万円となっている。一方、当年度の費用は、人件費や減価償却費の減少等により、前年度に比べ 2 億 8,800 万円減の 12 億 5,800 万円となっており、経常収支は、4 億 5,500 万円と前年度に比べ 4,600 万円利益が増加し、平成 19 年度以降は、9 年連続の純利益を計上している。

しかし、収益の根幹である給水収益は、年々減少しており、今後も産業構造の変化や水利利用の合理化等により減少傾向で推移していくと見込まれる。また、地盤沈下対策や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給水確保には、経年化した管路や設備の整備を計画的に進めていく必要があり、当該経費により経営状況はさらに厳しくなっていくものと考えられる。

こういった状況下、水道局は将来的な水需要予測も踏まえて、需要に見合った施設運用となるよう、現在、工業用水道の 2 つの浄水場のうち城東浄水場（配水施設を除く）について廃止を前提に休止している。

しかし、下記 4 都市を比較した場合、本市においては給水先事業所数が多く、かつ事業所一か所当たりの有収水量が低くなっており、収益性の低い経営構造となっている状況が窺える。また、職員一人当たりの有収水量は他都市に比べ半分程度となっており、生産性に課題があると言わざるを得ない。更なる経営の効率化を図られたい。

加えて、資産有効活用の観点から、休止している城東浄水場施設について関係機関との協議等を更に進め、早期に廃止・資産売却を実施されたい。

表 - 7 給水先事業所数等の他都市比較（注）

	大阪市	横浜市	川崎市	北九州市
給水先事業所数	359	66	80	66
職員数（名）	30	27	88	25
有収水量（千 m^3 ）	24,772	42,633	138,936	38,691
事業所一か所当たり有収水量（千 m^3 ）	69	646	1,737	586
職員一人当たり有収水量（千 m^3 ）	826	1,579	1,579	1,548
浄水場設置数	2	3	2	3

（注）他都市は平成 26 年度地方公営企業年鑑年間総配水量が 20,000 千 m^3 以上の政令指定都市を選定。各数値は同年鑑より

(5) 中央卸売市場事業会計について

本事業においては、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）に基づき、平成 21 年度に経営健全化計画を策定し経営改善に取り組んできたところ、当年度については、資金不足が解消し計画より一年早く完了した。

しかし、当年度決算においても依然として 4 億 9,000 万円の純損失を計上しており、未処理欠損金は 351 億 4,500 万円に上っている。これは、過去の市場施設の整備による減価償却費、企業債償還及びその利息が経営を圧迫する要素となっていることが主因である。

こういった状況下、中央卸売市場では平成 28 年 3 月に、今後 20 年を見据えた会計収支見込を策定した。同会計収支見込は市場改革の一環として作成されたものであり、下記の点に留意が必要である。

- 平成 41 年度に一時的に単年度黒字化することになっているが、これは一般会計からの繰入金（補助）の継続を前提としている。公営企業として、経済性を発揮することにより能率的かつ合理的な業務運営に努める必要がある。
- 今後 20 年間を通じて、建設改良費が抑えられているものの、市場としての魅力を高めるための一定程度の投資を行うことが必要と考えられる。この点につき、民間資本の活用も含め工夫されたい。

中央卸売市場では競争力強化のため、平成 25 年 3 月に「改革ビジョン」及び、翌年 3 月には「同行動計画」を策定し実行しているが、その行動計画に具体的な目標及び工程が明示されていない。今後、数値の設定も含め具体的な目標、工程を定めるとともに、各計画の成果について検証した上で、必要に応じて見直しを行われたい。

今後人口減少が見込まれる中、卸売市場全般として取扱量が縮小していくことが予測される。「改革ビジョン」及び「同行動計画」を実践することはもとより、例えば本市においても本場、東部市場を一体とした取り組みや、他の市場との連携、経営形態の見直しも視野に入れた、今までの枠にとらわれない取り組み等、抜本的な改革についての検討が必要である。

表 - 8 経営健全化計画（資金不足比率の計画と実績）

（単位：％）

年度	21	22	23	24	25	26	27	28
計画	189.8	164.4	137.5	116.2	92.8	68.7	32.0	-
実績	178.8	146.7	106.3	80.9	48.6	23.3	-	

(6) 港営事業会計について

港湾施設提供事業においては、直近5期間の入港船舶隻数や取扱貨物量がほぼ横ばいで推移するなか、当年度6億900万円の営業赤字となり、平成22年度以降6期連続で営業赤字を計上するに至っている。さらに、港湾局が平成27年9月に公表した長期収支見込においても平成28年度から平成36年度までのすべての年度で純利益が出るとしているが、これは、本業以外の収益である土地賃貸料などの営業外収益で営業収支の赤字をカバーするものであり、本業での不振が常態化する状況を示している。

主要他都市では発生していない営業赤字の主要因は、大阪港埋立事業所有の土地を上屋倉庫^{うわや}の底地として利用していることに係る25億6,900万円の土地賃借料負担にある。港湾施設提供事業経営改善の一環として、当年度期首に当該土地の一部のみを大阪港埋立事業から56億1,800万円で買い取っており、この取得により平成27年度以降の各年度平均2億5,600万円の収支改善を見込んでいる。

しかし、本事業が構造的、慢性的な赤字体質に陥っていることは明白であり、戦略的な管理会計の視点から以下の現状分析を行うとともに、問題解決に向けた判断基準・ルールを構築し、運用されたい。

- 上屋倉庫種別・所在地別の収益性分析による問題点の洗い出しと改善案策定
- 不採算上屋倉庫等の民間事業者への譲渡や撤退の判断基準・ルールの構築・運用

ガントリークレーン^(注1)に係る状況変化は以下のとおりである。

表-9 ガントリークレーンに係る状況変化 (単位:千トン)

年度	民間事業者		港湾局			
	保有台数	取扱貨物量 ^(注2)	保有台数	取扱貨物量 ^(注2)	稼働時間	利用者
平成20年度	15基	19,538	10基	11,231	14,070	多数
平成27年度	21基	31,629	2基 (5基売却 3基撤去)	255	777	2社

(注) 1 港湾の岸壁に設置してコンテナ船の荷役などで使用するコンテナクレーン

2 取扱貨物量は、ガントリークレーンを有する埠頭で荷揚げされたコンテナ取扱貨物量である。

上表のとおり取扱貨物量及び稼働時間は著しく減少しており、港営事業としてガントリークレーン運営の役割が低下している。このような状況を踏まえて、港湾計画の改訂も含め、ガントリークレーンの運営の在り方について、改めて検討されたい。

大阪港埋立事業においては、前年度は地方公営企業会計制度の見直しによる土地造成勘定の評価損や有形固定資産の減損損失によって一時的に巨額の純損失を計上したが、将来年度の事業運営においては土地売却原価の低下や減価償却費の減少による費用の低減が見込まれる。

その効果もあり、当年度の営業収益は88億3,100万円(うち土地売却収益40億4,800万円)と前年度より27億7,000万円(うち土地売却収益26億2,000万円)減少したものの、営業比率が257.5パーセントから300.0パーセントとなっている。

しかし、平成 27 年度末において総資産額の 80 パーセント以上を占める土地造成勘定 1,996 億円を特に咲洲地区以外で大量に保有しており、これまで投入した事業費等の回収が計画どおりに進んでおらず、同年度末の企業債残高も 1,390 億円と巨額になっている。

今後これら企業債を確実に償還するため、港湾局はマネジメントツールとして作成している長期収支見込を、以下の諸点を勘案し、かつ取り入れることにより精度向上を図られたい。

- 産業物流用地・都市機能用地等の造成・販売を行う埋立事業は、事業期間が業績予測不可能な超長期にわたること、また、事業計画が社会経済情勢や行政の政策方針などの外的要因の影響を受けるため、定期的な見直し、必要な修正を加えながら改訂を行っていくといったローリングプラン方式を一層進めて、透明性の高い適正な収支計画を作成・開示すべきこと。
- 長期収支見込の信頼性を一層高めるため、ストック情報である予定貸借対照表などの財務諸表との整合性を図ること。

表 - 10 平成 26 年度港湾施設提供事業の営業比率

(単位: %)

大阪市	東京都	名古屋市	神戸市
93.8	130.4	103.7	152.0

(注) 平成26年度地方公営企業年鑑より

(7) 下水道事業会計について

本事業では、当年度の収益は、前年度に比べ、2億1,800万円減少し824億4,700万円となっている。また、当年度の費用は、人件費や支払利息等の減により、793億4,500万円となっており、純利益は31億100万円と前年度の地方公営企業会計制度の見直しに伴う純損失の計上を除けば、堅調に推移している。

しかし、収益の根幹である下水道使用料は、水道事業及び工業用水道事業の使用水量に大きく影響を受け、両事業ともに収益が減少傾向であるため、本事業においても同様に減少傾向である。また、下水管をはじめとする老朽化した施設の改築・更新は喫緊の課題であり、「大阪市下水道・河川総合整備計画（平成23年度～平成27年度）」を定め対応している。各種施設等の改築更新についてはほぼ計画どおりの進捗となったものの、当年度は前年度以前に比べ降水量が大幅な増となるなど、浸水対策をはじめとした災害対策を計画以上に進めていく必要があり、こうした取組には多額の費用が見込まれ、経営状況はさらに厳しくなっていくものと考えられる。

このような中においても、市民生活に必要不可欠な下水道事業を安定的に継続していかなければならず、必要な投資を実施していくためには、より一層の経営の効率化が必要と言える。

本事業では、経営効率化の一環として前年度から市内全域における下水道施設の運転維持管理業務を一般財団法人都市技術センターへ包括委託しているが、平成29年度からは平成28年7月に設立した本市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（以下「新会社」という。）へ委託業務を発注する予定となっている。この新会社の活用による経営形態の見直しは、現在建設局が進めている本事業の経営効率化の根幹をなすものである。

下水道施設の改築・更新については、小規模単純更新業務を平成29年度から新会社への包括委託業務に含める予定であるが、施設の改築・更新は安定的な下水道事業の運営という観点から重要な課題である。また、包括委託業務は市域全体が対象となり、業務量も膨大なものとなる。そのため、本市と新会社の業務区分を明確にするとともに、事業運営の独立性を確保した適正な契約を締結し、履行を確認していくことが必要不可欠である。

さらに、建設局は、発注者として包括委託業務が適切に行われているかの評価・チェック体制を強化し、包括委託業務の実効性を確保されたい。今後の経営の効率化及び下水道事業の安定的継続は、上記に加え、新会社の出資元として本市のガバナンスが重要であるため、体制を整備し、適切な運用に取り組まれない。