

別 冊

平 成 26 年 度

大阪市公営・準公営企業会計決算審査意見書

監 第 4 4 号

平成 27 年 9 月 2 日

大 阪 市 長 橋 下 徹 様

大阪市監査委員

貴 納 順 二

同

阪 井 千鶴子

同

美 延 映 夫

同

島 田 ま り

平成 26 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 26 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 26 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	12

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 26 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 26 年度大阪市自動車運送事業会計決算

平成 26 年度大阪市高速鉄道事業会計決算

平成 26 年度大阪市水道事業会計決算

平成 26 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 26 年度大阪市中央卸売市場事業会計決算

平成 26 年度大阪市港営事業会計決算

平成 26 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・フローの状況を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憑^{ひょう}類と照合し、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段、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1,976億円の純損失となっている。前年度と比較して2,466億円収支が悪化している。これは主として、平成26年度からの地方公営企業会計制度の見直しにより、各会計が退職給付引当金等を特別損失に計上し、また、港営事業会計が土地造成勘定評価損を特別損失に計上したことなどによるものである。

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

経常損益については553億円の利益となっており、前年度と比較して158億円経常利益が増加している。

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見直しの影響額を除くと、当年度は、前年度に比べ、230億円の収支悪化となっている。

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、312億円収支が悪化し、283億円の純損失で、当年度の未処理欠損金は807億円となっている。

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、190億円の損失となり、前年度に比べ、218億円の収支悪化となっている。

【高速鉄道事業会計】

当年度は、前年度に比べ、920億円収支が悪化し、586億円の純損失で、当年度末の未処分利益剰余金は807億円となっている。

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、292億円の利益となり、前年度に比べ、42億円の収支悪化となっている。

【水道事業会計】

当年度は、前年度に比べ、136億円収支が悪化し、14億円の純損失で、当年度の未処分利益剰余金は336億円となっている。

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、138億円の利益となり、前年度に比べ、16億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、4億円の純利益で、当年度の未処分利益剰余金は45億円となっている。

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、5億円の利益となり、2億円の収支改善となっている。

【中央卸売市場事業会計】

当年度は、前年度に比べ、14 億円収支が悪化し、23 億円の純損失で、当年度の未処理欠損金は 347 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 17 億円の損失となり、7 億円の収支悪化となっている。

【港営事業会計】

当年度は、前年度に比べ、1,009 億円収支が悪化し、1,027 億円の純損失で、当年度の未処理欠損金は 1,636 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 億円の利益となり、43 億円の収支改善となっている。

【下水道事業会計】

当年度は、前年度に比べ、78 億円収支が悪化し、48 億円の純損失で、当年度の未処分利益剰余金は 1,418 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 5 億円の純利益となり、25 億円の収支悪化となっている。

2 財政状態(7 会計の概要)

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 4,012 億円で、前年度末と比較すると 3,432 億円減少している。また、未処理欠損金の額は 183 億円で、前年度末と比較すると 775 億円減少しているが、これは、平成 26 年度からの地方公営企業会計制度の見直しにより、港営事業会計、自動車運送事業、中央卸売市場事業において欠損金が増加したものの、下水道事業などのその他の会計において利益剰余金を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 30 億円となり、前年度末と比較すると 1,166 億円減少しているが、これは、地方公営企業会計制度の見直しにより、各会計が企業債を負債に振替えたことなどによるものである。

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 25 年度決算額と地方公営企業会計制度の見直しによる影響額を除いた当年度決算額とを比較すると表 - 2 のとおりである。

表 - 1 平成26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25年度	平成24年度	平成23年度	平成22年度
経 営 成 績	収 益	(164) 220	(1,635) 1,667	(685) 676	(16) 20	(70) 80	(186) 186	(56) 61	(130) 125	(710) 827	(3,467) 3,675		3,467	3,835	3,856	3,913
	営業収益	(123) 117	(1,557) 1,542	(640) 630	(16) 15	(61) 60	(161) 154	(39) 38	(122) 116	(402) 656	(2,961) 3,176		2,961	3,259	3,216	3,228
	一般会計補助金	(12) 8	(15) 10	(0) 0	(0) 0	(10) 9	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(293) 272	(329) 299		329	434	471	531
	費 用	(135) 502	(1,301) 2,253	(563) 690	(14) 15	(80) 103	(204) 1,213	(46) 45	(159) 1,168	(680) 875	(2,977) 5,651		2,977	3,508	3,633	3,591
	人件費	(51) 51	(475) 509	(121) 133	(2) 2	(7) 7	(7) 9	(2) 2	(5) 7	(93) 37	(758) 748		758	1,033	1,153	1,103
	(損益勘定人員)	(616) 568	(5,188) 5,103	(1,449) 1,529	(30) 30	(83) 83	(94) 87	(29) 24	(65) 63	(1,010) 238	(8,470) 7,638		8,470	11,138	11,419	11,782
	減価償却費	(12) 9	(386) 415	(140) 164	(5) 5	(31) 42	(19) 9	(8) 8	(11) 1	(281) 406	(876) 1,050		876	902	924	943
	支払利息	(2) 1	(131) 123	(44) 41	(0) 0	(14) 12	(15) 14	(2) 2	(12) 11	(93) 89	(299) 281		299	345	389	435
	経常損益	(4) 10	(303) 348	(99) 122	(3) 4	(▲9) ▲9	(▲25) 45	(3) 4	(▲28) 42	(20) 33	(395) 553		395	346	236	336
	純 損 益	(29) ▲283	(334) ▲586	(122) ▲14	(3) 4	(▲9) ▲23	(▲18) ▲1,027	(11) 16	(▲29) ▲1,043	(30) ▲48	(490) ▲1,976		490	328	223	322
財 政 状 態	総資産	(287) 176	(13,781) 13,527	(4,772) 4,668	(212) 208	(1,140) 868	(3,789) 2,724	(396) 396	(3,392) 2,328	(13,464) 11,842	(37,444) 34,012		37,444	38,138	38,141	38,281
	有形固定資産	(182) 116	(12,134) 11,600	(3,976) 3,837	(155) 143	(1,133) 862	(1,284) 521	(373) 413	(911) 108	(12,705) 11,127	(31,570) 28,206		31,570	32,408	32,513	32,513
	土 地	(49) 28	(513) 581	(69) 58	(33) 33	(172) 172	(937) 275	(264) 258	(674) 17	(962) 963	(2,737) 2,111		2,737	2,740	2,796	2,784
	他会計借入金 (含一時借入)	(108) 268	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(19) 4	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(0) 0	(127) 272		127	185	176	210
	企業債	(99) 80	(5,549) 5,292	(2,072) 1,942	(14) 12	(685) 657	(1,579) 1,543	(142) 132	(1,438) 1,411	(5,071) 4,949	(15,069) 14,475		15,069	16,105	16,661	17,401
	資本金	(463) 463	(4,120) 4,128	(1,567) 1,567	(80) 80	(324) 346	(2,444) 2,444	(190) 190	(2,255) 2,255	(734) 734	(9,732) 9,763		9,732	9,530	9,214	8,907
	未処分利益剰余金 (▲未処理欠損金)	(▲593) ▲807	(335) 807	(208) 336	(▲7) 45	(▲326) ▲347	(▲610) ▲1,636	(30) 45	(▲639) ▲1,681	(35) 1,418	(▲958) ▲183		▲927	▲1,349	▲1,412	▲1,382
	運転資金 (▲不良債務額)	(15) ▲195	(526) 317	(301) 140	(50) 56	(▲30) ▲80	(116) 21	(14) 19	(102) 2	(217) ▲229	(1,196) 30		1,196	817	670	873
	現金預金	(88) 32	(668) 865	(390) 405	(54) 63	(1) 0	(2) 2	- -	- -	(4) 3	(1,207) 1,370		1,207	959	883	1,074

- (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 平成26年度 公営・準公営企業会計 地方公営企業会計制度見直し影響額

(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		下水道		合 計	
	経常損益	純損益	経常損益	純損益	経常損益	純損益	経常損益	純損益	経常損益	純損益	経常損益	純損益	経常損益	純損益	経常損益	純損益
25年度決算額 (A)	4	29	303	334	99	122	3	3	▲9	▲9	▲25	▲18	20	30	395	490
26年度決算額 - 影響額(B)	8	▲190	317	292	118	138	3	5	▲10	▲17	22	25	3	5	462	260
(B) - (A)	4	▲218	13	▲42	19	16	▲0.1	2	▲0.4	▲7	48	44	▲17	▲25	67	▲230

(注) 億円未満を四捨五入で表記

3 総括意見

平成 26 年度は、現行の民間企業会計基準の考え方を最大限取り入れる方向で地方公営企業会計制度の見直しが行われたことより、各会計に退職給付引当金計上等に伴う特別損失の発生などの影響があり、経営成績が前年度より悪化しているが、一方で、各会計の損益構造や資産・負債の状況がより明らかになったといえる。

地方公営企業会計制度見直しの影響額を除いて前年度と当年度の収支を比較すると、土地信託事業の終了による和解金支払などによる特別損失を計上した自動車運送事業会計を除いても全体として 12 億円の収支悪化となっている。

また、未処理欠損金については、全体としては前年度より改善が図られたとは言うものの、当年度末においてもなお 183 億円の未処理欠損金を計上している。

今後、各事業を所管する局等においては、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経営環境が厳しさを増す状況ではあるが、今回の地方公営企業会計制度の見直しに伴い経営状況が明らかになったという効果を適切なコスト計算に基づく将来の効率的な施設整備方針の選択に活用するなど、今後の経営戦略の策定に積極的に活用するとともに、各事業の経営基盤の強化や財政マネジメントの向上等に鋭意取り組まれることを強く求める。

4 個別意見

(1) 自動車運送事業会計について

本事業においては、「バス事業中期経営計画（平成 24～27 年度）」に基づく人件費や物件費の見直しに取り組んだ結果、昨年度決算において昭和 57 年度以来 31 年ぶりの経常利益を確保し、当年度決算においても運輸収益が減少する中、前年度に比べ 6 億円の収支改善を図り 10 億 800 万円の経常利益を計上している。

その一方で、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とともに、地方公営企業会計制度の見直しによる退職給付引当金の一括計上等に伴い 282 億 5,500 万円の当年度純損失を計上している。

本事業は、債務超過を来し、資金不足比率^(注)140.9%の資金不足を抱え、既に経営破綻の状態にある。

交通局では、路線の見直しを進めるなど効率的な経営に取り組み、前年度以降は経常利益も計上しているところではあるが、乗車人員の減少が続く中、今後、経営環境が大きく変化することは期待し難く、公共交通としての役割を果たしつつ、収支バランスを維持していくことが本事業の課題と言える。

しかし、本事業が、経営健全化計画を策定しなければならない状況に陥っている現状を鑑みると、和解金の支払財源として当年度に高速鉄道事業会計から借入した 160 億円や一般会計等からの過年度の借入金 108 億 3,200 万円を有しているが、返済能力を有しているとは言えず、他会計への影響が懸念される。

交通局においては、今後、策定する経営健全化計画に基づき、経営改善に取り組んでいくこととなるが、厳しい経営環境が今後も十分予想されるので、抜本的な経営体質の強化により、地域住民の足として市民生活に必要不可欠な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をその公営企業の事業規模に対する割合で示し、現行、資金不足比率が 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。

(2) 高速鉄道事業会計について

本事業では、当年度は 1 区乗車料金の値下げや特別乗車料繰入金の減少などにより、運輸収益は 15 億 9,900 万円減少している。

一方、当年度の乗車人員は増加しているものの、全国的な人口減少傾向などの社会構造の変化を考えると、今後、大幅な乗車人員の増加は期待し難い状況にあるが、そのような中で運輸収益を確保していくためには、乗車人員の増加に向け、他の鉄道事業者や市バスを含む他の運送事業者と更なる連携により乗り継ぎの利便性を向上させるなど、大阪圏・関西圏の交通ネットワークの強化を図る必要がある。

また、乗客のみならず駅周辺地下通路の通行量等を把握することにより、駅ナカ事業や広告事業についてもより効果的な方法を検討するなど、これら付帯事業からの収益増加にも努力されたい。

また、費用面においても、公共交通の最優先課題でもある輸送の安全確保や現在交通局が進めている快適な駅空間の確保に多額の事業費を要することを考慮すると、企業経営の自立性の観点から、更なる効率化や経費節減に取り組む必要がある。

その際、今回の地方公営企業会計制度の見直しによってより明らかになった経営状況を前提として、施設・設備の現況や号線毎の正確な利用状況を把握し、適確な需要予測を基に効率的、効果的な投資計画を策定していくことが重要である。

加えて、ＩＣカードサービスの更なる向上等の利用促進策や増加傾向にある外国人観光客に対する多国語表記の充実など、利用者の満足度向上に向けた取組を一層推進されたい。

なお、本事業では、自動車運送事業会計への貸付金が 206 億 2,000 万円、出資金が 296 億円でこれらの合計が 502 億 2,000 万円となっているが、これは、自動車運送事業会計が債務超過の状況であり、当年度の資金不足比率によって経営健全化計画の策定が必要という状況をみた場合、回収可能性という点で本事業にとって大きなリスクと考えられる。同一の企業管理者の下で経営される事業ではあるが、これらの債権の取扱いについては十分留意されたい。

(3) 水道事業会計について

本事業では、当年度も一般家庭等の少量使用者が増加し、事業所等の多量使用者が減少する傾向が継続している。当年度は、少量使用者を含むほぼ全ての使用者層で給水収益が減少し、不用地売却による特別利益も減少したことに加えて、地方公営企業会計制度の見直しに伴う特別損失の増加という特殊要因により、13億6,300万円の純損失となっている。

本事業は、長期にわたって低落する需要動向に合わせて供給能力を弾力的に調整できない装置産業特有の諸問題が山積している。

すなわち、過去に築いた高い給水能力を維持し続けていることによる慢性的な低稼働率が、維持管理等に係る多額の固定費のムダを生じさせており、他都市に比べて低い有収率が、使用水量に比して過大な給水量に係る動力費などの変動費のムダを生じさせている。加えて、浄水場や管路の耐震化、経年管路の更新など直面している課題には、巨額な事業費を要する。

これらの問題解決のためには、スピード感、計画性、資金的裏付けを併せ持った取組が必須であり、本事業において、最適水準の設備構成を達成するためには、経年管路の更新や耐震化に向けた設備更新を図りながら、ダウンサイジングへの具体的なロードマップの作成とそれを実現させるための各年度の予算策定が必要である。

その際、今年度から適用された民間企業並みの地方公営企業会計基準に基づいて、従来本事業が算出していた将来投資額や必要資金調達額の見直しのための再計算が不可欠であり、事業遂行の資金的裏付けとなる計画書や予算の作成においては、キャッシュ・フロー計算書に基づき、その信頼性や実現可能性を確保していくことが重要である。さらに、漏水による冠水などの事故防止や有収率向上を図るための管路整備等に係る財源確保には、人件費をはじめとする固定費の削減に向けた事業の効率化が必要である。

水道局では、経営形態の見直しを含む事業の効率化の取組を進めているところであるが、効率化の推進に当たっては、上述の観点も踏まえた上で、安心・安全の担保を前提とし、将来的にお客様に新たな負担を求めることのないよう十分留意されたい。

また、水道事業は供給区域が市域内に限られた事業であり、給水エリアが限定される点において事業の制約を受けることとなるが、収益の増大、事業効率の追求といった観点から、この地域的制約を乗り越える広域的な事業の展開を積極的に検討されたい。

(4) 工業用水道事業会計について

本事業においては、8年連続で純利益を計上しており、当年度は地方公営企業会計制度の見直しに伴う影響も加わり約53億円の利益剰余金が生じたことから、これまで年々減少していた累積欠損金も当年度で解消し、約45億円の利益剰余金を計上している。また、当年度は会計制度見直しの影響を除いても、約5億円の利益を計上していることとなっている。

しかし、当年度の利益には、特別利益に計上されている、給水収益の計上期間の見直しによる収入や正蓮寺川利水事業負担金の一部返還金が含まれており、次年度以降はこれらの要素を除いて考えなければならない。加えて、給水社数・工場数の減少傾向が顕著であり、一部再利用水の活用など生産効率化を図るユーザーが見受けられるなど、今後も給水量の減少が見込まれることから、継続的な利益確保のためには、一層の効率的事業運営が不可欠である。

社会情勢や産業構造の変化等により、全国的に工業用水の需要は減少し、施設利用率も低下傾向にあるとされている。本市においても施設利用率が30%を下回る状況が続いており、水需要の長期的な低落が給水能力とのかい離をさらに拡大させている。このような状況において、安定的な経営を持続していくためには、最適水準の給水能力、設備を早期に実現していくことが求められるので、適確な需要予測に基づく合理的な事業計画、経営戦略を策定し、抜本的な改革に取り組まれない。

一方で、水道局では、浄水処理機能について、東淀川浄水場への一元化を実施しているが、休止している城東浄水場を抱えた状況では効率的な施設運用とは言い難い。このような状況を長期化させることのないよう、スピード感を持った取組を進めるとともに、現在行っている水道事業との汚泥処理の一元化など、水道事業との一元化、共有化をさらに拡大し、事業の効率化を徹底されたい。

(5) 中央卸売市場会計について

本事業では、当年度は22億6,200万円の純損失を計上し、依然として300億円を超える累積欠損金を抱える状況にあり、厳しい経営状況が継続している。

平成19年度に資金不足比率が経営健全化基準(20.0%)を上回ったため、平成21年度に経営健全化計画を策定し、以降、経営改善に取り組み、当年度の資金不足比率は23.3%(計画値68.7%)まで改善している。しかし、この比率は財政規模に対する資金不足額の割合を示したものであり、短期債務の支払能力を表す指標である流動比率が4.0%という現実を見れば、財務体質が本質的に改善されたとは言えない状況である。

本事業における主たる収入は、営業収益に計上される売上高割使用料及び施設使用料であるが、このうち施設使用料については利用率が100%になった場合に約7億円の増収が見込まれるものの、これでは単年度の収支不足さえも解消するには至らない。一方の売上高割使用料についても、第6次産業化の進行、流通段階の短縮化など本事業を取り巻く外部環境の変化を考えると、直ちに増加するとは考え難い。

そのような中で経営改善を図るためには、抜本的な改革を断行せざるを得ないと考えられる。

本事業では、保有する施設が採算ベースに合っていないことは言うまでもなく、当年度決算においても減価償却費と支払利息の合計額54億6,200万円に対して、使用料収入の合計額は48億6,400万円となっており、多額の資本費が経営を圧迫していることは数字上も明らかである。

このようなことから、卸売市場としての役割を今後も安定的、継続的に果たしていくには、卸売市場の規模そのものの検討も含め、今までの枠にとらわれない経営形態の見直し等、抜本的な改革に取り組むことが必要である。

(注)第6次産業：農業や水産業などの第一次産業が食品加工・流通販売にも業務展開している経営形態を表す。

【参考】

経営健全化計画(資金不足比率の計画と実績) (%)

年度	21	22	23	24	25	26	27
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

施設提供事業においては、荷役機械及び引船について事業の縮小を含めた見直しを行ってきており、事業としては黒字を計上している。しかし、主たる事業となっている上屋倉庫事業をみると、収支比率、経常収支比率は100%を上回るものの、営業比率は100%を下回る状況にある。これは、営業外収益である雑収益や特別利益としての埠頭用地の売却により黒字を計上しているものであり、上屋倉庫事業の営業収支そのものの改善が求められるところである。

上屋倉庫事業の現状は、上屋の老朽化が進み、改修時期を遅らせて使用継続している状態である。施設の更新、改修には多額の経費を要することから、確実な需要予測に基づく施設整備を行われたい。なお、使用継続するに当たっては、安全面の配慮を怠ることのないよう、特に注意されたい。

大阪港埋立事業においては、地方公営企業会計制度の見直しにより、土地造成勘定の評価損 935 億 300 万円、有形固定資産の減損損失 134 億 6,300 万円を計上し、損益計算書及び貸借対照表は今までに比べより実態に即した経営成績及び財政状態を表すものとなった。また当年度末は 21 億 2,000 万円の資金剰余（流動資産 - 流動負債）でしかなく、企業債の償還等を考えた場合に土地売却による資金が確保できなければ直ちに資金不足が発生することが懸念される状況と言える。

埋立事業の収入は地価の動向に左右される部分は否めないものの、今回の会計制度の見直しによって顕在化した厳しい現状を踏まえ、造成土地の売却については、ベイエリア全体に価値を付加する手立てを講じるなど、土地売却価額の上昇に努め、より多くの資金の確保ができるよう努力されたい。

また、平成 26 年度定期監査等（平成 27 年第 2 回監査報告書〔報告監 27 の第 15 号〕）において、土地売却収入及び土地賃貸収入について主要な変動要素を定め、その変動幅に合わせて作成した複数の長期収支計画案を活用したリスク管理、経営判断を行う仕組みを構築すべきであることや、土地造成勘定について定期的に執行済事業費及び将来事業費の再計算を行った上で土地売却原価の改訂を行うことについて改善勧告を行ったところである。より実態が明らかになった財務諸表を十分に活用し、前述の改善勧告をふまえた経営管理、事業運営を行われたい。

(7) 下水道事業会計について

本事業では、事業所等多量使用者の生産効率の向上や節水機器の普及等により、使用水量の減少傾向が続いている。今後も使用水量減少による下水道使用料の減少傾向は続くものと想定され、今後も安定的に利益が確保できる状況とは言い難い。

本市は過去より他都市に先駆けて下水道整備を進めてきたため、下水管をはじめとする老朽化した施設の改築・更新が喫緊の課題となっている。加えて、地震や集中豪雨等大規模災害に対する下水道幹線の強化を始めとする対策も近年特に重要な課題となっており、今後これらには巨額の事業費を要することが見込まれる。

また、企業債残高が年々減少しているとはいうものの、当年度末の残高は約 5,000 億円にも上っており、これに対する利息も当年度は 89 億 7,200 万円と多額な負担となっている。さらに、今回の地方公営企業会計制度の見直しに伴い企業債が負債計上されたことにより、流動負債が流動資産を上回る状態にあることが明らかとなった。当会計では雨水処理に係る経費相当額が一般会計から繰り入れられているとは言うものの、今後は資金的にも非常に厳しい経営状況にあると言える。

このような中で市民生活に必要な下水道事業を安定的に継続し、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、当年度に各方面事務所の事業を一般財団法人都市技術センターへ包括委託したところであるが、この効果を最大限に発揮させるためにも、今後、適時の検証に基づき改善を行う P D C A の仕組みを構築することが重要である。この点、委託先は本市が 100% 出えんする法人であることから、所管する建設局は、法人の経営状況を十分把握するとともに、効率的な業務が行われているかについて適切なモニタリングを実施し、委託料の妥当性を常にチェックするよう留意されたい。

下水道は都市の生命維持装置とも言える社会基盤であり、一日たりとも機能停止が許されるものではないという認識のもと、下水道機能の維持、増進と、維持管理コストの低減を効率的に両立していくための方策について、今後も鋭意検討を進められたい。