

別 冊

平 成 29 年 度

大阪市公営・準公営企業会計決算審査意見書

監 第 29 号

平成 30 年 8 月 22 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	広田 和 美
同	加藤 仁 子

平成 29 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 29 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 29 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	13
（6）港営事業会計について	15
（7）下水道事業会計について	18

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 29 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 29 年度大阪市自動車運送事業会計決算

平成 29 年度大阪市高速鉄道事業会計決算

平成 29 年度大阪市水道事業会計決算

平成 29 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 29 年度大阪市中央卸売市場事業会計決算

平成 29 年度大阪市港営事業会計決算

平成 29 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（昭和 27 年法律第 292 号）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憑類と照合し、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 High の確認、貯蔵品の棚卸しに立会するなどの手続を実施した。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、金額的重要性を勘案して抽出により実施した。

第 4 審査の結果

審査に付された各決算諸表は、上記の手続を実施した限りにおいて、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・フローの状況を重要な点において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、7会計全てで利益が生じ、全体で630億円の純利益となっており、前年度と比較して523億円収支が改善している。

経常損益についても、7会計全てで利益が生じ、全体で725億円の利益となっており、前年度と比較して132億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、326億円の純利益で、当年度末の未処理欠損金は463億円となっている。

【高速鉄道事業会計】

当年度は、29億円の純利益で、当年度末の未処分利益剰余金は1,113億円となっている。

【水道事業会計】

当年度は、151億円の純利益で、当年度末の未処分利益剰余金は303億円となっている。

【工業用水道事業会計】

当年度は、3億円の純利益で、当年度末の未処分利益剰余金は5億円となっている。

【中央卸売市場事業会計】

当年度は、3,300万円の純利益で、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、79億円の純利益で、当年度末の未処理欠損金は1,510億円となっている。

【下水道事業会計】

当年度は、42億円の純利益で、当年度末の未処分利益剰余金は69億円となっている。

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2兆7,326億円で、前年度末と比較すると6,587億円減少している。未処理欠損金の額は837億円で、前年度末と比較すると449億円減少している。

また、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は、大阪シティバス株式会社への事業の引継ぎに伴う終結処理による資金不足の解消により、完了した。

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29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 28年度	平成 27年度
収益	540	1,765	649	16	74	233	48	186	829	4,107	3,587	3,553
営業収益	124	1,603	626	15	58	215	38	177	651	3,293	3,190	3,160
営業外収益	9	102	22	2	16	17	8	9	178	345	331	340
一般会計補助金	7	8	0	0	7	0	0	0	8	30	31	33
特別利益	406	61	0	0	0	1	1	0	0	469	66	52
費用	214	1,736	498	13	74	154	44	110	787	3,476	3,480	2,966
営業費用	123	1,159	454	12	65	116	40	75	712	2,641	2,627	2,612
人件費	45	474	116	2	7	8	3	5	20	672	718	726
減価償却費	8	412	166	4	33	8	7	1	422	1,053	1,046	1,033
営業外費用	1	113	39	1	8	35	1	33	75	272	301	318
支払利息及び企業債取崩費	1	94	31	0	8	8	1	7	70	212	238	257
特別損失	90	464	4	0	0	4	3	1	0	563	552	35
営業損益	1	444	172	3	▲7	100	▲2	102	▲61	652	563	652
経常損益	9	433	155	3	0	82	5	77	41	725	593	570
純損益 (A)	326	29	151	3	0	79	3	76	42	630	107	587
資産	2	7,082	4,607	209	837	2,731	417	2,314	11,859	27,326	33,913	34,065
有形固定資産	0	66	3,839	138	765	421	388	32	11,003	16,231	27,812	27,909
現金・預金	2	19	465	68	1	2	0	2	2	559	1,899	1,596
負債	2	19	2,119	54	765	1,755	160	1,595	9,071	13,784	22,717	23,058
企業債	0	0	1,479	7	592	1,349	106	1,243	4,639	8,065	13,322	13,860
他会計借入金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	268	268
資本	0	7,064	2,488	156	72	976	257	719	2,787	13,542	11,196	11,007
資本金	463	4,131	2,084	130	412	2,444	190	2,255	2,183	11,847	11,653	11,519
未処分利益剰余金 (B) (▲未処理欠損金)	▲463	1,113	303	5	▲353	▲1,510	47	▲1,557	69	▲837	▲1,286	▲1,281
前年度末未処分利益剰余金 (▲未処理欠損金) (C)	▲788	1,083	297	6	▲353	▲1,589	44	▲1,633	58	▲1,286		
損益勘定人員	490	4,914	1,344	28	77	91	26	65	216	7,160	7,376	7,497

(注) 1 水道事業会計、工業用水道事業会計及び下水道事業会計は、前年度末未処分利益剰余金に次の処分などをしたため、 $B=C+A$ とならない。

水道事業会計：資本金の組入145億100万円

工業用水道事業会計：減債積立金の積立4億9,100万円

下水道事業会計：資本金の組入31億100万円

2 中央卸売市場事業会計は、3,300万円の経常利益及び純利益となっている。

3 総括意見

平成 29 年度における公営・準公営企業会計全体の経営成績は、主として自動車運送事業会計において 406 億円の特別利益を計上したことにより、前年度に比べ 523 億円改善し、630 億円の純利益となっており、当年度末の企業債残高が 8,065 億円、未処理欠損金が 837 億円と多額となっている。

未処理欠損金については、高速鉄道事業会計において、平成 20 年度以降平成 29 年度までの 10 年間で、純利益総額約 1,066 億円となっていることを要因として、公営・準公営企業会計全体の未処理欠損金についても、平成 19 年度末 1,495 億円から 837 億円となり、約 658 億円の減少となっている。

しかし、当年度末をもって自動車運送事業及び高速鉄道事業が公営企業として終結したことにより、次年度期首は残る 5 事業全体で 1,487 億円の未処理欠損金を抱える状況となる。

このような状況において、5 事業の収支を見ても、151 億円の純利益を計上した水道事業をはじめとして全ての事業で純利益を計上しているが、工業用水道事業や中央卸売市場事業では収支がほぼ均衡しており、また、営業損益で見ると中央卸売市場事業や下水道事業では損失を計上している。今後も人口減少が予測されることから、水道事業及び工業用水道事業については、収益の根幹である給水収益が、また、下水道事業についても、同様に下水道使用料が、大幅に増加する状況にはない。さらに下水道事業においては、今後汚水施設の改築に係る国庫補助制度が見直される可能性もあり、経営への影響が懸念される。一方、中央卸売市場事業においても、本場における水産物や東部市場における青果物の取扱高が前年度より減少し、収益の 50%以上を占める施設使用料も減少傾向となっている。港営事業のうち、港湾施設提供事業については、老朽化の著しい上屋が多く、そのあり方が問われており、大阪港埋立事業についても、売却可能な土地が減少する中、I R や万博の動向等もあり土地売却収益は先行き不透明となっている。加えて、いずれの会計においても、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を要する状況にある。これらのことを勘案すると、今後本市の公営・準公営企業会計としては未処理欠損金の解消に時間がかかることとなる。

このような環境下において、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、関連法令等の改正により今後想定される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れない。

また、自動車運送事業及び高速鉄道事業は、経営形態が変わっても事業に必要な資産は、これまで築き上げてきた市民の資産を本市が現物出資することから、本市としても、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を引き続き求めていく必要がある。

4 個別意見

(1) 自動車運送事業会計について

本事業については当期で地方公営企業を終了し、大阪シティバス株式会社にバス事業を引き継いだところである。本事業の経常損益は、前年度経常利益 6 億 6,400 万円から 2 億 6,800 万円収支が改善し、9 億 3,200 万円の経常利益となっている。収支が改善したのは、インバウンドの影響等により乗車人員が増加したことに伴って運輸収益が 2 億 7,300 万円増加したことなどにより経常収益が 3 億 3,800 万円増加したことによるものである。また、純損益は、前年度に比べ 319 億 7,500 万円収支が改善し、325 億 6,200 万円の純利益となったが、これは主として、高速鉄道事業会計からの借入金（206 億 2,000 万円）の返済免除、高速鉄道事業会計からの繰入金（114 億 6,600 万円）及び高速鉄道事業会計への有償所管換えに伴う固定資産の売却益（60 億 7,200 万円）等の大阪シティバス株式会社への事業の引継ぎに伴う終結処理による 406 億 3,400 万円の特別利益を計上したことによるものである。

地方公共団体の財政の健全化に関する法律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は、大阪シティバス株式会社への事業の引継ぎに伴う終結処理による資金不足の解消により、完了した。

しかし、本事業では、最終的に 462 億 8,100 万円もの多額の累積欠損金を計上しての終了となった。このような状況にあることから、前年度の意見書で退職手当の加算措置について、今一度真剣な検討を行うことを強く求めたところであるが、労使協議の結果とは言え、結果として、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大阪シティバス株式会社で勤務した場合の給料等差額分を支給したことにより、45 億円の退職手当等の加算措置がなされたことは民間における同様の事例と大きくかけ離れたものとなってしまったのではないかと危惧する。

今後、大阪シティバス株式会社の監理を担う立場の都市交通局は、本市が議決権比率 34.7%（残りの議決権比率 65.3%は本市 100%出資の大阪市高速電気軌道株式会社）の株主であることに鑑み、市における交通政策を共有・連携し、市内における路線・サービスの維持・向上を図るために、大阪シティバス株式会社との間で設置された「バス運行にかかる協議体」等での協議・調整に当たっては、特に以下の取組を求めるものである。

- 人件費等が民間事業者と比べて多額であったことが高コストの 1 つの要因となって、結果として多額の累積欠損金を計上した公営企業当時と同様の経営状況とならないよう、常に同業他社のコスト削減及びサービス向上等の取組を注視しながら、持続的なコストダウンを図り、自立性、成長性を発揮し、サービス向上に継続的に取り組んでいるかの監理を十分に果たされたい。
- 平成 28 年 3 月に市会で可決された「大阪市自動車運送事業の引継ぎに関する基本方針の策定について」によれば、路線等につき引継ぎ後少なくとも 10 年は引継ぎ時の水準を維持することとしているが、その後も路線等を維持しつつ、採算路線と不採算路線とを抱合した全体での利益を確保することによって、不採算路線に対して本市から支出され

るバスネットワーク維持改善補助金（平成 29 年度一般会計決算額 4 億 9,900 万円）に依存しない経営体制構築に向けて継続的に取り組んでいるかの監理を十分に果たされたい。

(2) 高速鉄道事業会計について

本事業については当期で地方公営企業を終了し、大阪市高速電気軌道株式会社に地下鉄事業を一括譲渡したところである。本事業の経常損益は、前年度経常利益 376 億 6,200 万円から 56 億 5,900 万円収支が改善し、433 億 2,200 万円の経常利益となった。収支が改善したのは、インバウンドの影響等により乗車人員が増加したことに伴って運輸収益が 17 億 8,500 万円増加したことなどにより経常収益が 26 億 2,700 万円増加するとともに、人件費が 29 億 5,300 万円減少したことなどにより経常費用が 30 億 3,200 万円減少したことによるものである。また、純損益は、前年度に比べ 132 億 5,800 万円収支が改善し、29 億 4,300 万円の純利益となったが、これは上記の経常収支の改善に加えて、当年度に交通政策基金への拠出（208 億 5,000 万円）、自動車運動事業への繰出金（114 億 6,600 万円）及び企業債繰上償還に係る利息（60 億 8,700 万円）等による 464 億 4,500 万円の特別損失を計上したものの、前年度に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（206 億 2,000 万円）に伴い計上していた特別損失 502 億 2,000 万円に比して減少となったことなどによるものである。

本事業では、最終的に 1,112 億 8,200 万円の累積剰余金を計上しての終了となった。

今後、大阪市高速電気軌道株式会社の監理を担う立場の都市交通局は、本市 100%出資の株式会社であることに鑑み、特に以下の取組を求めるものである。

- 今後も施設・車両等の保守点検・整備や運転士等への研修により安全運行に努めることはもとより、従来から津波震災対策や可動式ホーム柵の設置（平成 29 年度末時点全 133 駅中 54 駅設置済）等は実施されているところであるが、鉄道事業等によって産み出された原資をもとに、可動式ホーム柵未設置駅の解消等、さらなる安全確保に向けて取り組んでいるかの監理を十分に果たされたい。
- 報道によれば、将来の乗務員不足への対応として他の鉄道事業者において自動運転方式の検討が開始されたとのことである。大阪市高速電気軌道株式会社では公営企業時の平成 8 年から長堀鶴見緑地線、平成 18 年から今里筋線、平成 27 年から千日前線の 3 路線でワンマン運転を、また、平成 3 年からニュートラム南港ポートタウン線では無人運転を実施していることから、自動運転に関する技術・データ等が蓄積されていることとなるが、これらを活用することによりこの分野の先行企業として他の路線への応用を将来の経営戦略のひとつとして取り入れるよう助言することも検討されたい。
- 地下鉄事業株式会社（民営化）プラン（案）によれば、民営化 10 年目の試算として年間の本市への納税約 47 億円、配当約 61 億円が示されていることから、試算どおり又は試算以上の本市への財政貢献が可能となるよう、鉄道事業において収益を上げていくために、民間事業者としての経営・営業能力を発揮しているかの監理を十分に果たされたい。
- 大阪市高速電気軌道株式会社が策定した中期経営計画（2018～2024 年度）において、非鉄道売上比率を 2017 年度実績 17%から 2024 年度 27%に引き上げることを目指すとし

ているが、高速鉄道事業においては、過去に霞町土地信託事業（フェスティバルゲート）で信託契約解除に伴って180億円の解決金の支払を要したこと、過年度の定期監査の指摘のとおり、自己開発建物（MTビル）の効果的な収支改善策が講じられなかったこと、また、交通局が監理すべき外郭団体において、ノウハウを持たず、かつ競争が激しい鉄道事業以外の分野への新規事業で計画を大きく上回る損失を計上し、当該外郭団体全体での損失を計上させたこと等に鑑み、特にノウハウを有していない新規事業の展開やその事業の継続に当たっては、当該企業が本市の公共交通全般を担っている企業であるということを常に念頭に入れた経営判断を行っているかの監理を十分に果たされたい。

(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 142 億 5,500 万円から 12 億 4,700 万円収支が改善し、155 億 200 万円の経常利益となっている。収支が改善したのは、人件費が 8 億 1,600 万円減少したことなどにより経常費用が 10 億 3,700 万円減少したことによるものである。また、純損益は、前年度に比べ特別利益が皆減したことなどにより 1 億 3,300 万円の収支悪化となっているが、当年度においても 150 億 6,700 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、収益の根幹である給水収益に直結する有収水量は当年度において 372,760 千立方メートルで、最近 5 か年間の推移をみるとほぼ横ばいである。これは、給水世帯数自体は年々増加しているものの、節水意識及び節水機器の浸透等により一世帯当たりの使用水量が減少し、少量使用者が増加する一方、多量使用者が減少していることによるもので、依然として厳しい経営環境にあり、さらなる経営の効率化が求められる。平成 28 年度地方公営企業年鑑のデータを見ると、本市は事業規模が比較的近い都市と比べても経営効率性の指標のひとつである施設利用率が低く（表－2 参照）、過剰な施設保有・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。

一方、副首都推進本部会議内の検討チームにおいて、府域の持続可能な水道事業を構築するため、現状を評価・分析し、あるべき水道事業の姿が検討されている。

前年度の意見書において、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を提案したところであり、平成 30 年 6 月に発表された「大阪府域水道の最適化検討について（中間報告）」においても、「淀川を水源とする 9 つの浄水場の最適化案」及び「本市施設から隣接市へ送水するプラン」の 2 案が示されたところである。大阪府域水道の最適化検討に当たっては、引き続き上記の観点も踏まえられたい。

また、先般も大阪府北部を震源とする地震が発生したところであり、今後の南海トラフ地震の発生等も懸念される。管路を耐震管、耐震適合管（埋設された周辺地盤の性状を勘案すれば耐震性があると評価できる管）、非耐震管の 3 つに大別すると、本市の平成 28 年度末の耐震管は 27.6%（表－2 参照）、耐震適合管は 43.4%となっており、これらを除いた非耐震管（29.0%）を更新することにより、管路の耐震性強化を進めることが喫緊の課題となっている。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、非耐震管の戦略的更新を一層進められたい。

水道局は、上記の課題も含めた諸課題の解決に向けて、4 つの戦略マネジメント（リスクマネジメント、組織・経営マネジメント、資源活用マネジメント、業務・財務マネジメント）の強化を柱とした、平成 30 年度からの 10 年間の経営戦略を策定したところである。この経

営戦略に則り、課題解決に向けて着実に取り組まれない。

なお、本事業においては、配水管工事で埋戻材料に不適正な材料が使用されていた不適正施工が当年度に発覚したことに伴い、工事検査が次年度に繰延べになったことから、大幅な繰越し（56億2,600万円）が発生している。現場巡視等において適正な埋戻材料が使用されているかを確認していれば防げたことから、再発防止に向けて、現場巡視を含めた施工監理の強化を図られない。

表－2 施設利用率及び管路の耐震管率

(単位：%)

	大阪市	札幌市	東京都	横浜市	名古屋市	平均
施設利用率	45.5	62.3	61.1	62.1	53.3	56.9
管路の耐震管率	27.6	25.7	41.5	24.6	29.0	29.7

(注) 1 他都市は事業規模が比較的近い概ね給水人口 200 万人以上の都市を選定した。

2 施設利用率 = 平均給水量 ÷ 給水能力

3 管路の耐震管率 = 耐震管延長 ÷ 管路延長 (導送配水管延長)

4 施設利用率の数値は平成 28 年度地方公営企業年鑑から引用した。管路の耐震管率は、本市水道局調べによる。

(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 3 億 5,600 万円から 1,800 万円収支が悪化し、3 億 3,800 万円の経常利益となっている。収支が悪化したのは、路面復旧費が 3,100 万円、工事請負費が 4,600 万円減少したことなどにより経常費用が 8,600 万円減少したものの、受託工事収益が 8,700 万円、給水収益 900 万円が減少したことなどにより経常収益が 1 億 400 万円減少し、経常費用の減少を上回る経常収益の減少があったことによるものである。また、純損益は、前年度に比べ特別利益が皆減したことなどにより 1 億 5,300 万円収支が悪化したものの、3 億 3,800 万円の純利益となり、平成 19 年度以降 11 年連続で純利益を計上している。

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、平成 28 年度地方公営企業年鑑のデータでは、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いた（表－3 参照）。しかし、平成 30 年 4 月に城東浄水場（配水施設を除く。）を廃止したことにより、施設利用率は 25.8%から 44.4%に改善したところである。今後は、前年度の意見書で示した東淀川浄水場（工業用水道事業）の柴島浄水場（水道事業）との一元化の検討も含めて、水道事業との一体による管理運営等により効率的な施設利用をさらに進められたい。

給水能力に対して、実際に使用した水量にかかわらず確実な収益が見込める契約水量（本市では責任使用水量）の割合を示す平成 28 年度の本市の契約率は、19.0%となっている（表－3 参照）。上記の城東浄水場の廃止を考慮した給水能力で平成 28 年度の契約率を再試算したとしても 32.7%となり、年間給水量が 2,000 万立方メートル以上の他の政令指定都市に本市を含めた平均の 67.4%と比べると未だに低く、安定的な収益の回収が見込めない状況にある。本市では、地下水の汲み上げ規制に伴い、地下水から工業用水道に転換した利用者には、地下水からの転換水量として設定された責任使用水量に基づく料金を負担させているが、利用者からの申請に基づいて責任使用水量の減量を認めている。また、新規契約者は責任使用水量が 1 日 1 立方メートルとなっており、他の政令指定都市における 1 日の契約水量の下限（横浜市 200 立方メートル、川崎市 300 立方メートル、北九州市 100 立方メートル）と比べると著しく低い（表－4 参照）。利用者が実際に使用する水量の減少傾向は今後も継続する見込みであり、このような状況では、さらなる減量申請により安定した収益の回収が一層困難となることが懸念される。経営基盤を安定的に維持するために、減量認定を含めた料金制度のあり方について引き続き検討されたい。

水道局は、本事業について、平成 30 年度からの 10 年間の経営戦略を策定し、その中で、①市内からの工場撤退や水の合理的利用の進展等による給水収益の減少、②平成 37 年度にも経常損失が発生する見込の収支バランスの改善、③老朽化による更新需要の増大という 3 点の課題を挙げている。

これらの課題を解決するために、公共施設等運営権制度等の官民連携の手法の導入等も含めて、引き続き徹底した効率化、経営健全化を推進されたい。

また、上記の経営戦略に、浄水施設が廃止された城東浄水場用地の売却等を含めた有効活

用を進めることが示されているが、約1万8,000平方メートルの大規模な用地であることから、近隣施設等との一体的な活用が可能かも含めて、活用方法を本市全体で検討されたい。

なお、本事業においては、配水管工事で埋戻材料に不適正な材料が使用されていた不適正施工が当年度に発覚したことに伴い、工事検査が次年度に繰延べになったことから、大幅な繰越し（2億2,600万円）が発生している。現場巡視等において適正な埋戻材料が使用されているかを確認していれば防げたことから、再発防止に向けて、現場巡視を含めた施工監理の強化を図られたい。

表－3 施設利用率及び契約率

(単位：%)

	大阪市	横浜市	川崎市	北九州市	平均
施設利用率	25.8	32.9	75.0	49.5	45.8
契約率	19.0	71.5	99.3	79.7	67.4

(注) 1 他都市は年間給水量が2,000万立方メートル以上の政令指定都市を選定した。

2 施設利用率 = 平均給水量 ÷ 給水能力

3 契約率 = 契約水量 ÷ 給水能力

4 数値は平成28年度地方公営企業年鑑から引用した。ただし、本市の契約率は、責任使用水量を契約水量とみなして算定した。

5 城東浄水場の廃止を考慮して再試算すると、本市の施設利用率は44.4%、契約率は32.7%となる。

表－4 料金体系 他都市比較

	料金制度	1 m ³ 当たりの料金単価 (税抜)	最低契約水量 (1日)
大阪市	責任水量制	責任使用水量 35 円 超過使用水量 70 円 メータ料 400 円 (40mm 以下) ~ 7,400 円 (400mm 以上)	定めず (新規使用者は 責任使用水量を 1 m ³ に 設定)
横浜市	二部料金制	基本料金 25.1 円 基本使用料金 4 円 超過料金 87.3 円	200 m ³
川崎市	二部料金制	基本料金 34.4 円 使用料金 2.3 円 超過料金 60.3 円	300 m ³
北九州市	二部料金制	基本料金 19.5 円 (契約水量 300 m ³ /日以上) 34 円 (契約水量 300 m ³ /日未満) 基本使用料金 4 円 超過料金 47 円	100 m ³

(注) 1 他都市は年間給水量が2,000万立方メートル以上の政令指定都市を選定した。

2 二部料金制とは、料金を固定費と変動費に分け、固定費分を契約水量に応じて、変動費分を使用水量に応じて算定する料金制度である。

(5) 中央卸売市場事業会計について

本事業の経常損益は、前年度経常利益 6,200 万円から 2,800 万円収支が悪化したが、3,300 万円の経常利益となり、前年度に引き続き黒字となっている。収支悪化の要因は、経常費用において資産減耗費 1 億 1,300 万円、委託料 7,100 万円の増があったが、減価償却費が 1 億 5,200 万円、支払利息及び企業債取扱諸費が 1 億 4,700 万円減少したことなどにより 1 億 6,900 万円減少したものの、経常収益において施設使用料が 6,400 万円、一般会計補助金が 4,300 万円、長期前受金戻入が 3,700 万円減少したことなどにより 1 億 9,700 万円減少しており、経常費用の減少を上回る経常収益の減少となったことによるものである。純損益は、前年度純損失 1 億 9,800 万円から 2 億 3,100 万円収支が改善し、3,300 万円の純利益となり、平成 3 年度以来 26 年ぶりに黒字に転じている。これは、前年度に 2 億 6,000 万円の特別損失を計上したが当年度は特別損失の計上がなかったことによるものである。この結果、未処理欠損金は 3,300 万円減少し、353 億 1,000 万円となっている。

上記のように、平成 3 年度以来 26 年ぶりに純利益となっているものの、営業損益は悪化している。これは本業における収支の悪化を表しており、今後の中央卸売市場の経営において大きな懸念材料である。

これは主として施設使用料の減 (6,400 万円) や売上高割使用料の減 (1,500 万円) によるものであるが、1 点目の施設使用料の減については、100 平方メートル超の施設利用者が平成 28 年度末及び平成 29 年度中に退去したことによるものである。施設使用料は、平成 26 年度以降の推移を見ると減少傾向となっており、中央卸売市場では施設使用料の増収策として業務管理棟の入居促進策を実施しているところであるが、成果は十分に上がっていない状況である。また、仮に業務管理棟の利用率が 100%になったとしても、増収効果は 2 億 6,000 万円程度にとどまる。

2 点目の売上高割使用料の減については、特に水産物取扱高の減少によるところが大きく、これは中央卸売市場によれば漁獲高の減と近年の食生活における魚離れの傾向に加えて、市場を経由しない水産物が増えていることにより流通形態が変化していることによるものである。今後も市場経由率が低下すれば水産物取扱高の減少等に伴う売上高割使用料の減が懸念される。

このような中で、より一層管理運営業務の効率化を推進する必要があるが、現在もなお検討中である指定管理者制度導入については、指定管理者の撤退リスクや担い手の不在等の課題があることから市会で否決されていることに加え、平成 29 年度監査委員監査総括報告書でも指摘したとおり、本来、指定管理者が実施する業務のあるべき姿、また、本市としても、施設本来の目的が果たせるような管理ができる体制になっているのか等、指定管理者制度そのものについて全市的に検証が必要な時期に来ていると考えられることから、慎重な対応が望まれる。

また、卸売市場を取り巻く環境の変化としては、平成 30 年 6 月に改正卸売市場法が公布さ

れ、2年を超えない範囲で施行されることとなっており、平成30年秋頃を目途に政省令案が提示されるとともに農林水産大臣が定める基本方針が策定される見込みとなっている。これを受け、特に現行法で市場関係者の取引ルールとして規定されている第三者販売の禁止、直荷引きの禁止、商物一致の原則を取引ルールとして残すかについては各市場の裁量となるが、今後の市場のあり方とも大きく関係することから十分な検討が必要である。検討に当たっては、卸売業者・仲卸業者等の市場関係者等と十分な意見交換を行われたい。

加えて、今後の人口減少・少子高齢化等による消費量の減少により卸売市場における取扱量が減少することも十分予想され、ますます卸売市場の果たしていくべき機能・役割について根本的な議論が必要となっている。同様の環境におかれている他都市の卸売市場とも積極的に意見・情報交換を行いながら、国に対して、今後制定されることになる政省令等にその意見を反映するよう積極的に働きかけられたい。

(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 26 億 7,300 万円から 55 億 3,100 万円収支が改善し、82 億 400 万円の経常利益となり、平成 26 年度より 4 年連続の黒字となっている。収支が改善したのは、港湾施設提供事業で 2 億 1,100 万円、大阪港埋立事業で 53 億 2,000 万円の収支改善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 3 億 8,400 万円、大阪港埋立事業において 53 億 7,800 万円収支が改善したため、前年度に比べ 57 億 6,200 万円収支が改善し、79 億 2,300 万円の純利益となり、平成 27 年度より 3 年連続の黒字となった。

本事業では、平成 21 年度に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等による特別損失を計上したこと（692 億 6,500 万円）や平成 26 年度に地方公営企業会計制度の見直しに伴う土地造成勘定評価損及び減損損失等による特別損失を計上したこと（1,085 億 3,800 万円）などにより多額の欠損金を抱えており、当年度末未処理欠損金は 1,510 億 1,800 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 3 億 600 万円から 2 億 1,100 万円収支が改善し、5 億 1,700 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 2,300 万円減少したことなどにより経常収益が 3,700 万円減少した一方、使用料及び賃借料、資産減耗費、減価償却費が計 2 億 6,500 万円減少したことなどにより経常費用が 2 億 4,800 万円減少し、経常収益の減少を上回る経常費用の減少となったことによるものである。純損益は、上記の経常収支の改善に加えて、特別利益が 2 億 7,700 万円減少したものの、特別損失が 4 億 5,000 万円減少したことなどにより、純損失であった前年度に比べ収支が 3 億 8,400 万円改善し、3 億 2,100 万円の純利益に転じている。

経常損益は黒字基調ではあるものの、依然として営業損益は赤字が続いている。港湾局が策定した平成 30 年 3 月時点の本事業の長期収支見込によれば、今後、平成 39 年度までの累積資金不足は回避できる見込みとしているが、国に対して売却を予定している C12（図－1 参照）荷さばき地につき土地取得に係る国の予算確保の時期が未定である等、不確定な要素を含んでいる。

平成 30 年 3 月に策定した港湾施設提供事業計画を着実に進めるため、施設ごとの利用実態や利用者ニーズの把握などに引き続き努めるとともに、今後の経済情勢や新たな収支に係る要素を長期収支見込に反映し、事業内容の精査に努められたい。

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 23 億 6,700 万円から 53 億 2,000 万円収支が改善し、76 億 8,700 万円の経常利益となっている。収支が改善したのは、土地売却原価が 31 億 5,700 万円増加したことなどにより経常費用が 30 億 900 万円増加した一方、土地売却収益が 83 億 3,500 万円増加したことなどにより経常収益が 83 億 2,900 万円増加し、経常費用の増加を上回る経常収益の増加となったことによるものである。また、純損

益は上記の経常収支の改善などにより、前年度に比べ 53 億 7,800 万円収支が改善し、76 億 100 万円の純利益となっている。

本事業の経営成績は平成 26 年度に土地造成勘定評価損を計上して以降、土地売却原価が減少したことに伴って土地売却益を計上するようになり、ここ数年は堅調であり、特に当年度は咲洲地区において大規模な土地売却があったことにより、収支が大幅に改善している。

しかし、売却金額の高い咲洲地区の売却可能土地（残 207,728.20 平方メートル、3.5%）が少なくなってきたことに加え、万博及び I R の誘致計画の影響により、夢洲（残 373,723.62 平方メートル、77.1%）及び舞洲（残 131,168.17 平方メートル、19.2%）の土地売却及び賃貸が制限されているなど本市及び国の政策に経営が左右される流動的な状況にあり、今後土地売却による資金確保が厳しくなることが予想される。

港湾局では土地を売却することを基本的な方針としているところであるが、賃貸料収益は、大阪港埋立事業収益全体の 25.1% を占めており、重要な収益源として期待されることから、個々の土地のニーズを把握した上での柔軟な土地活用についても、積極的に検討する必要がある。

一方、夢洲の土地活用について、産業・物流拠点としてのまちづくりを進める先行開発区域を除く区域は、平成 29 年 8 月に大阪府・本市・経済界で「夢洲まちづくり構想」を策定し、I R を中心とした国際観光拠点をめざしていくことが示されたが、I R を前提としたインフラ整備の内容・スケジュール、I R 事業者への土地の提供方法（売却・賃貸、規模）等が未決定であることをもって大阪港埋立事業収支シミュレーションが更新されていない。

このような状況にあっても、収支を適時把握するため、I R 等に伴う関連事業の整備費に関する事業者の負担、大阪府と本市の費用分担、本市一般会計と港営事業会計の費用分担など様々なケースを想定した大阪港埋立事業収支シミュレーションを行うべきである。

また、港営事業会計（大阪港埋立事業）所管の集客施設の収支（表－5 参照）を見ると、修繕費等の維持管理費が高額であるため 1 億 5,000 万円の赤字となっている舞洲体育館を始め、収支が赤字となっている施設が多数を占めている状況から、集客施設の運営形態の見直しの検討や停滞しているもとなにわの海の時空館の公募手続の促進など、収支改善に向けて取り組まれない。

図－1 夢洲コンテナターミナル位置図



(注) 本市港湾局作成

表－5 大阪港埋立事業会計所管の集客施設の収支（平成29年度）

(単位：千円)

	舞洲ヘリポート	舞洲運動広場	舞洲体育館	なにわの海の時空館	舞洲野球場	舞洲野外活動センター	合計
収入	0	7,113	9,240	0	71,881	35,934	124,168
支出	4,795	21,512	159,265	6,057	0	0	191,630
収入－支出	△ 4,795	△ 14,400	△ 150,025	△ 6,057	71,881	35,934	△ 67,461

(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 36 億 1,100 万円から 5 億 1,300 万円収支が改善し、41 億 2,500 万円の経常利益となっている。収支が改善したのは、経常収益において、一般会計補助金が 2 億 8,600 万円減少したものの、雑収益で 4 億 900 万円、長期前受金戻入で 2 億 300 万円、下水道使用料 1 億 400 万円の増があったことなどにより 5 億 2,200 万円増加したことによるものである。また、純損益は、前年度に比べ 14 億 2,500 万円収支が改善し、41 億 6,800 万円の純利益となっている。これは、前年度に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計上していた 18 億 500 万円、特別損失で職員転籍に係る退職給付費として計上していた 28 億 8,700 万円の皆減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 28 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－6 参照）。

建設局では、従前の更新率を高め、優先度の高い老朽管について平成 28 年度からの 10 年間で 400 km を改築更新する計画としており、計画に対する進捗率は平成 29 年度末現在で 13.9% である。

また、近年集中豪雨に伴って大規模な浸水被害が全国的に発生している状況からも、浸水対策は、本事業におけるもう一つの重要課題となっている。その主要プロジェクトとして淀の大放水路の整備（平成 3 年度～、事業費 1,500 億円）を実施しているところであり、同整備事業における進捗率（幹線及びポンプ場等の事業ベース）は平成 29 年度末時点で 40.6% である。

これらの事業は、設備の老朽化や大阪府北部を震源とした地震及び西日本を中心とした豪雨など平成 30 年度に入ってから大規模な災害が発生していることを踏まえるとさらに迅速な進捗が求められる状況にある。

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が、下水道施設改築に係る国庫補助制度（平成 29 年度資本的収入における国庫補助金決算額 104 億 1,900 万円）について、平成 29 年 11 月の国の財政制度等審議会において、下水道の污水施設の改築については、受益者負担の原則に基づき下水道使用料で賄い、国の支援は見直されるべきとされ、財源確保の見通しに不透明な要素がある。

経営指標を見ると、本市は、東京都及び政令指定都市と比較して経費回収率、経常収支比率とも相対的に低い状況であるが、いずれも現状では 100 パーセント超を保っている（表－7 参照）。しかし、国庫補助金は繰延収益（負債）に一旦計上され、後年度に長期前受金戻入として順次収益化されていくことになるが、上記のとおり污水施設の改築に対する国庫補助

金が全面的に見直された場合、中長期的に見れば、長期前受金戻入（収益）の減につながる。

その影響として、経常収支比率は、経常収益である長期前受金戻入の減により低下し、経費回収率についても、その算出に当たっては長期前受金戻入（収益）が汚水処理原価から除かれることから、国庫補助金の見直しは結果として汚水処理原価の増に繋がり、経費回収率の低下を招くことが懸念される。

さらに、今後想定される国庫補助金の見直しは、下水道事業経営形態見直しにかかる運営権制度導入後に必要となる 20～30 年程度の長期間の安定的な財源確保に多大な影響を与えることになる。

これらのことから、国庫補助金の見直しや下水道使用料収入の長期的な見通しなどを踏まえた収支シミュレーションを改めて行い、精度の高い収支を適時把握するとともに経常収支比率や経費回収率の動向を注視し、経費回収率から見ると他都市と比べて相対的に低い下水道使用料の将来的な改定等も視野に入れ、経営基盤の強化を図り、安定的な事業運営を行うよう努められたい。

表－6 管渠老朽化率

(単位：%)

大阪市	札幌市	東京都	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	神戸市	福岡市	平均
31.9	4.9	12.3	2.9	5.5	18.5	14.6	11.9	4.4	11.9

(注) 1 他都市は東京都及び行政区域内人口概ね 150 万人以上の政令指定都市を選定した。

2 管渠老朽化率＝法定耐用年数 30 年を経過した管渠延長÷下水道敷設延長

3 数値は平成 28 年度地方公営企業年鑑から引用した。

表－7 経費回収率、経常収支比率

(単位：%)

	大阪市	札幌市	東京都	横浜市	川崎市	名古屋市	京都市	神戸市	福岡市	平均
経費回収率	100.8	103.1	120.3	135.2	113.4	101.0	120.8	97.0	123.2	112.8
経常収支比率	104.6	109.5	112.2	114.3	107.7	103.2	110.8	101.8	113.1	108.6

(注) 1 他都市は東京都及び行政区域内人口概ね 150 万人以上の政令指定都市を選定した。

2 経費回収率＝使用料単価÷汚水処理原価

3 経常収支比率＝経常収益÷経常費用

4 数値は平成 28 年度地方公営企業年鑑から引用した。

