

【総括意見】

8 総括意見

(1) 上下水道局

ア 決算概要

令和4年度の水道事業では、経常収益は給水収益が減少したものの、下水道使用料徴収経費に係る負担金の増加等により457億8,230万円となり、前年度と比較して3億1,620万円増加した。なお、給水収益は新型コロナウイルス感染症影響前の令和元年度と比較して13億4,556万円減少している。一方、経常費用は動力費の増加等により469億4,909万円となり、前年度と比較して20億9,556万円増加した。特別利益等を加減した結果、3億854万円の純損失となり、令和2年度以来の純損失を計上した。

また、下水道事業では、経常収益は下水道使用料や雨水処理費負担金の増加等により730億2,571万円となり、前年度と比較して6億7,389万円増加した。なお、下水道使用料は新型コロナウイルス感染症影響前の令和元年度と比較して13億5,877万円減少している。一方、経常費用は動力費の増加等により728億9,020万円となり、前年度と比較して21億1,330万円増加した。特別利益等を加減した結果、純利益は1億3,238万円となった。

イ 局を取り巻く状況

本市の上下水道事業を取り巻く経営環境について見ると、「名古屋市上下水道経営プラン2028」では、人口減少の影響等による上下水道料金の減収を見込んでおり、長期的には、経営環境が厳しさを増すと想定されている。さらに、料金収入はコロナ禍を契機とした経済活動の停滞により厳しい状況が続いており、今後もその影響は続く可能性があるほか、エネルギー価格の高騰の影響に伴う電力費の増加は、事業運営に非常に強い影響を及ぼしている。

一方、上下水道施設は昭和40年代から50年代にかけて整備されたものが多く、老朽化が進行しており、引き続き長期的な視点に立ち、事業費の抑制や平準化を図りつつ、改築・更新を進める必要があるほか、近年は気候変動の影響から激甚化する気象災害や、南海トラフ地震など、自然災害への備えも求められている。

ウ 令和4年度の実績

こうした状況の中、令和4年度は、持続可能で災害に強い施設整備への取組では、水道事業においては朝日系導水路B管や春日井浄水場凝集沈澱池などの施設の更新及び耐震化を進めた。また、配水場の非常用発電設備の整備に取り組むとともに、大治浄水場の耐水化を進め、水道基幹施設の停電対策及び耐水化を完了した。配水管の更新及び耐震化については、整備目標である102キロメートルを達成した。また、下水道事業においては空見スラッジリサイクルセンター第2期施設（焼却施設）の整備に着手したほか、名古屋駅周

辺を含む中川運河上流地域を対象とした浸水対策では、名古屋中央雨水調整池や広川ポンプ所などの整備を引き続き進めた。

経営基盤の強化やお客さまサービスの向上等の取組では、営業所における業務執行体制の見直しを進めたほか、上下水道料金の支払いに利用可能なスマートフォン決済を拡充した。さらに、収益確保の取組では、利用予定のなくなった土地の貸付や売却、広告収入の確保などを進めた。加えて、業務効率化の取組では、職員が行う多量で定型的な作業における RPAの活用などデジタル技術を積極的に活用したほか、設備機器の更新に合わせて省エネルギー機器の導入を進めるとともに、上下水道施設に設置した太陽光発電設備により発電した電力を施設内で利用するなど電力費の抑制に取り組んだ。

エ 意見

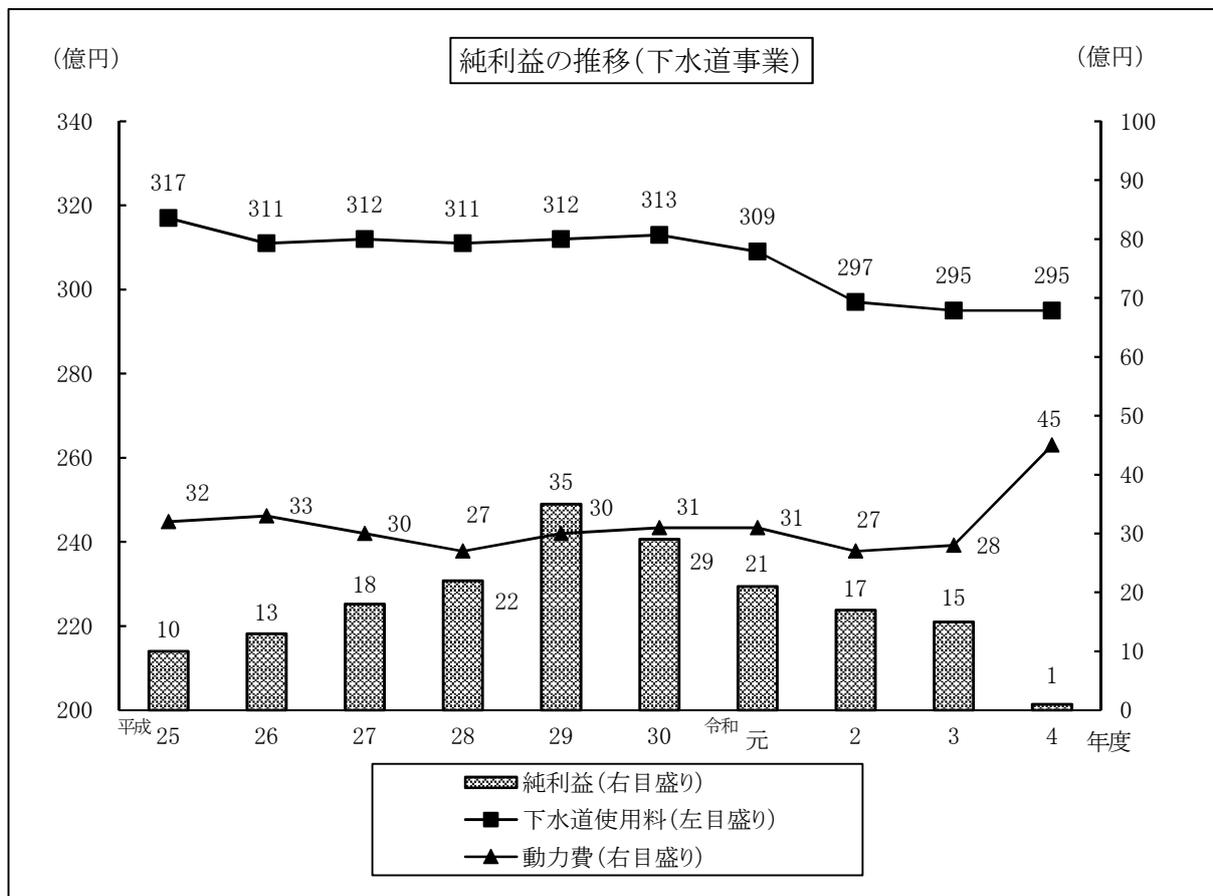
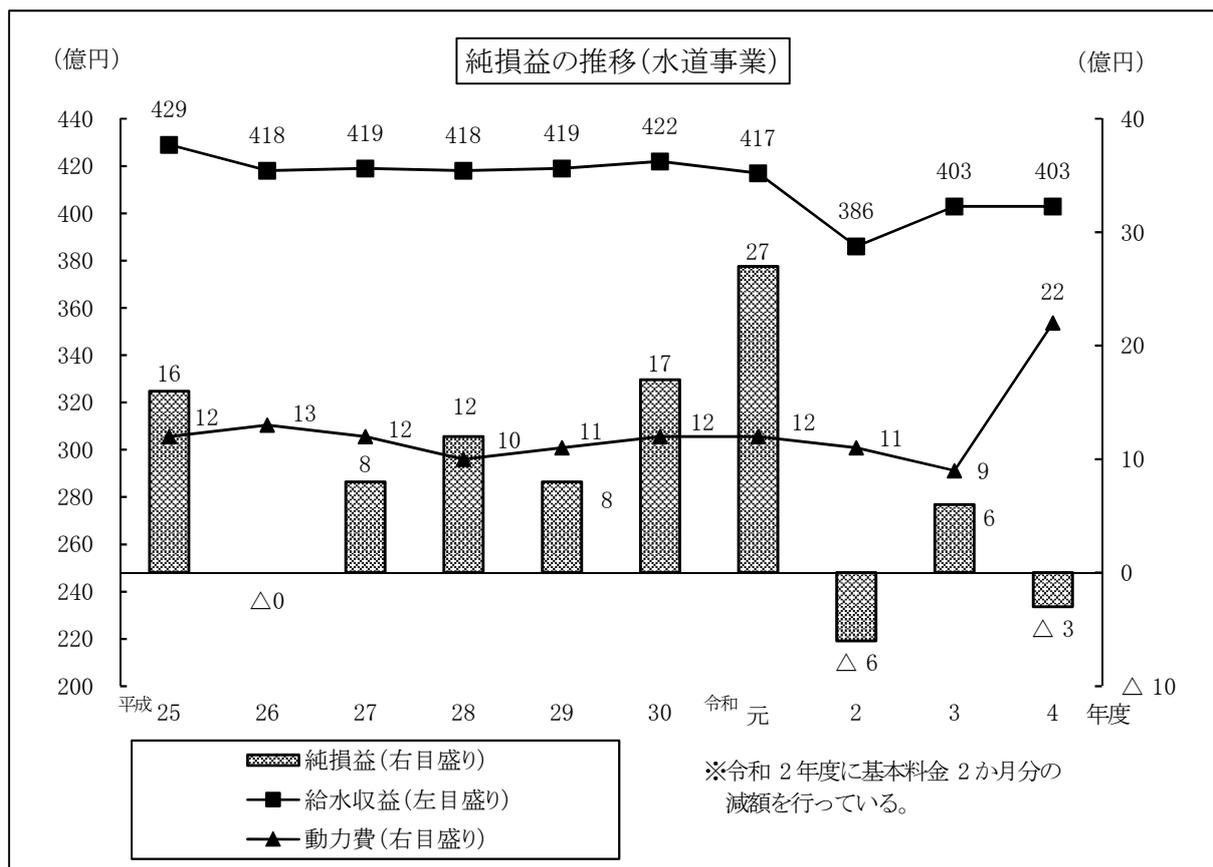
令和 4年度に発覚した、令和 3年度以前に施工した請負工事における不適正な事務処理に係る工事費用の過払い及び未払いについては、過年度損益修正にて会計処理の適正化が図られた。上下水道局においては、今回の事例を重く受け止め、引き続き局内全体でのコンプライアンスに対する意識の向上に努められたい。

また、令和 3年度末に一部施設において、電力供給契約を締結していた新電力事業者の経営破綻に伴う契約解除によって、一般送配電事業者との最終保障供給契約となり、電力供給は確保されたものの、令和 4年度の電力費は、折からのエネルギー価格の高騰の影響も重なり、大きく増加した。今回の事例を踏まえ、ライフラインとして市民生活・社会活動を支える上下水道局においては、引き続き電力調達に係る動向を注視し、安定的な供給という観点にも着目した調達に努められたい。

さて、前述のとおり、新型コロナウイルス感染症の影響やエネルギー価格の高騰等により経営環境は厳しいものとなっている。これらの経営環境の変化に対応し、保有資産の有効活用などによる収益確保を図るとともに、業務執行体制の見直しやデジタル技術などの活用による業務効率化にも取り組み、経営基盤の強化を一層図られたい。

また、令和 6年度に水道整備・管理行政が厚生労働省から国土交通省及び環境省に移管される。国土交通省が上下水道を一元的に所管し、社会資本整備重点計画法の対象施設に水道施設が加えられるなど、水道事業の経営基盤強化、水道施設の重点的・効果的な整備の推進が期待される。水道事業においては、補助制度など今後の国の施策を注視しつつ、老朽化した施設の更新及び耐震化の取組を引き続き推進されたい。

【総括意見】



(注) 動力費の構成内容：水道事業… (目) 原水及び浄水費 (節) 電力費、(目) 配水費 (節) 電力費

下水道事業… (目) 処理場費・汚泥処理場費・ポンプ所費 (節) 燃料費・電力費

(2) 交通局

ア 決算概要

令和 4年度の高速度鉄道事業では、経常収益は運輸収益の増加等により 794億 277万円となり、前年度と比較して72億 7,165万円増加したものの、運輸収益は新型コロナウイルス感染症影響前の令和元年度と比較して 113億 3,431万円減少している。また、経常費用は動力費の増加等があったものの修繕費の減少等により 754億 6,928万円となり、前年度と比較して 1,128万円減少した。この結果、純利益は39億 3,349万円となり、令和元年度以来の純利益を計上した。

また、自動車運送事業では、経常収益は運輸収益の増加等により 242億 1,790万円となり、前年度と比較して 5億 3,042万円増加したものの、運輸収益は新型コロナウイルス感染症影響前の令和元年度と比較して29億 6,528万円減少している。一方、経常費用は自動車燃料費の増加等により 251億 220万円となり、前年度と比較して 5億 3,233万円増加した。この結果、純損失は 8億 8,430万円となり、3期連続の純損失を計上した。

イ 局を取り巻く状況

本市の交通事業を取り巻く経営環境について見ると、「名古屋交通計画2030」（住宅都市局）では、常住人口が増加している名古屋市においても、令和 5年から人口は減少に転じることが見込まれており、少子高齢化による人口構造の変化に加え、特に生産年齢人口（15～64歳）において減少していくことが推測されていることから、乗車人員の増加を見込むことが難しい状況となっている。

さらに、コロナ禍を契機とした外出控え、テレワークの進展による移動需要の変化は、地下鉄・市バスの利用状況に影響を及ぼしており、今後もその影響は続く可能性があるほか、昨今のエネルギー価格等の高騰など不安定な経営環境が続くことも見込まれる。

また、輸送の安全性向上、バリアフリー化や快適性向上などの多様なニーズに対応したサービスの提供に引き続き取り組んでいく必要があるほか、地下鉄は開業から60年以上経過しており、今後、補修や更新が必要となる構造物等が増加するなど、長期的には厳しい経営環境となることを見込まれる。

ウ 令和 4年度の実績

こうした状況の中、令和 4年度は、安全・安心の推進への取組では、鶴舞線可動式ホーム柵の設置に向けた設計及び電気設備の改修を行ったほか、高架及び地下構造物の柱の補強を行った。また、ドライブレコーダーの更新及びカメラの増設をバス車両50両で行ったほか、バス車両周辺の歩行者や自転車利用者に対し、市バスの接近を音声で周囲に知らせる安全確認放送装置をバス車両 164両に設置した。

【総括意見】

快適・便利の向上への取組では、千種駅のリニューアル工事が完了したほか、藤が丘駅等の構内トイレのリニューアルを実施するとともに、名城線・名港線におけるホームと車両の段差・隙間解消に向けたホーム改修や、伏見駅のエレベーター整備などのバリアフリー化を実施した。また、名古屋駅バスターミナル空調設備の設置を完了したほか、ピクトグラム等による運行案内が可能な液晶式停留所名表示器をバス車両46両に設置した。

事業環境変化への対応では、市民の身近な移動手段としての機能維持や利便性に配慮しつつ、地下鉄東山線のダイヤ改正やバス路線の再編成を実施した。

安定した運営基盤の確立への取組では、業務効率化のため、名城線のワンマン運転化を完了したほか、東山線車両21編成での車内デジタルサイネージ広告の稼働に向けた整備を進めた。

また、エネルギー価格の高騰への対応では、令和 4年度11月補正予算において、国の「新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金」を財源とする一般会計からの補助金を活用し、経営の安定化を図った。

エ 意見

令和 4年度は市営交通 100周年という記念すべき年であり、令和 5年度末には次期経営計画の策定も予定されているところである。交通局では、平成20年度決算において自動車運送事業の資金不足比率が経営健全化基準を上回って以降、「市営交通事業経営健全化計画」「名古屋市営交通事業経営計画（2015-2018）」「名古屋市営交通事業経営計画2023」に基づき、経営の健全化に向け、人件費削減、安全面やサービス面の水準を維持しつつ、市民・利用者の理解を得ながら、駅業務の委託化やホーム柵の設置・運転の自動化に併せた地下鉄のワンマン運転化、市バス営業所の委託化を進めるなど経費削減に取り組んできた。また、土地物件貸付料や広告料等による附帯事業収入の確保などの収益確保策にも併せて取り組んできた。これらの経営改善に努めたことにより、高速度鉄道事業及び自動車運送事業ともに、令和元年度までは純利益を計上しており、これまでの取組は評価できる。また、令和 2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、経営環境は厳しいものとなったが、これまでの経営改善の取組もあり、高速度鉄道事業は令和 4年度に純利益を確保した。

しかし、前述のとおり、今後の経営環境はより厳しさを増すことが想定されることから、次期経営計画の策定にあたっては、100年先も市民・利用者に安全・安心で快適・便利な移動手段を提供するとともに、持続可能な事業運営となるよう、経営環境の変化や課題を的確に捉えた経営計画とされたい。特に自動車運送事業については、3期連続の純損失を計上し、令和 4年度に債務超過となったことから、健全な経営の確立に向け、利用促進などの収益確保策や事業運営の省力化・効率化策の強化を図られたい。

