

第1. 包括外部監査の概要

1. 監査の種類

地方自治法（昭和22年法律第67号）第252条の37第1項及び大阪市外部監査契約に基づく監査に関する条例（平成11年大阪市条例第6号）第2条に基づく包括外部監査である。

2. 選定した特定の事件

(1) 包括外部監査対象

大阪市駐車場事業会計（以下、「駐車場事業会計」という。）及び大阪市有料道路事業会計（以下、「有料道路事業会計」という。）が所管する駐車場事業及び有料道路事業並びに大阪市道路公社（以下、「道路公社」という。）の所管する事業について

(2) 包括外部監査対象期間

平成20年度（自平成20年4月1日 至平成21年3月31日）

ただし、必要に応じて過年度及び平成21年度の一部についても監査対象とする。

3. 事件を選定した理由

平成元年の駐車「非常事態」宣言のもと、平成3年4月に「大阪市駐車基本計画」が策定され、大阪市及び道路公社では、この基本計画に基づき公的駐車場を整備してきたが、その駐車場整備にかかる債務の処理に、多額の財政負担が求められることが見込まれている。

また、大阪市及び道路公社では、有料道路事業も行っており、特に大阪市が行っている菅原城北大橋有料道路は、計画時に見込んでいた通行台数に比べて最近3年間は30%台の利用率であり、平成26年には料金徴収期間が終了する予定である。

そこで、駐車場事業及び有料道路事業におけるその事業の管理について、監査を行うことは意義があるものと判断した。

4. 包括外部監査の実施期間

自 平成21年4月16日 至 平成22年2月2日

5. 包括外部監査人を補助した者

公認会計士 小林 礼治 公認会計士 堀 重樹

公認会計士 中川 美雪 公認会計士 飴本 拓真

6. 利害関係

包括外部監査の対象とした事件につき、地方自治法第252条の29の規定により記載すべき利害関係はない。

第2. 監査対象の概要

1. 駐車場事業及び有料橋事業にかかる現状と課題

駐車場事業会計で所管している駐車場事業は、平成10年度までの収支累計額は約118億円の収支剰余となり、一般会計へ繰出しを行ってきた。しかし、平成11年度以降は、一般会計から累計で約26億円を借入れており、平成20年度末現在では、約18億円の借入残高となっている。この特別会計が所管

している個別の駐車場ごとに収支分析した場合、収支不足となっているところが多く存在しており、きめ細かな収支管理が課題として挙げられる。

有料道路事業会計で所管している淀川新橋（通称菅原城北大橋。以下「菅原城北大橋」という。）の有料橋事業（建設費152億円）は、収支不足のため一般会計から累計で約144億円を借入れており、平成26年度に料金徴収期間が終了すると、この返済ができなくなり、一般会計からは約144億円を貸し付けたままになってしまう。何らかの対策を講じなければ、計画では受益者である通行車の料金で賄えるはずであった事業費を、一般会計が負担することとなるおそれがある。

道路公社は、大阪市の施策の一環で整備された公的駐車場の管理や尻無川新橋（通称なみはや大橋。以下「なみはや大橋」という。）の有料道路の管理を行っている。公的駐車場事業及び有料橋事業（なみはや大橋）の、建設は多額の借入により行っており、建設時に見込んだ利用者数も大きく見込み違いとなっており、料金の徴収期間内での債務の償還は困難である。そのため、将来料金徴収期間終了時に大阪市へ各施設を引き継ぐ際には、多額の債務（累計で約393億円）の負担が生じることになる。

大阪市では、「道路公社経営改善計画に対する提言」（平成18年3月）を踏まえ、平成20年3月に「道路公社経営改善計画」を策定し、大阪市の他の監理団体が管理している高架下駐車場を道路公社に一元管理を行う等の間接支援や約278億円の直接支援の実施により、公社解散時（平成43年）の負担を約78億円まで減少させ、道路公社に自助努力を求めることでさらに負担を軽減することとしている。

道路公社では経営改善計画に基づき「道路公社行動計画と緊急3か年の取り組み」（平成20年5月）を策定し、平成20年度から平成22年度までの3年間を「緊急3か年」と位置づけ、緊急かつ具体的に取り組むべき内容を「3か年プログラム」とし、以降の道路公社の経営の健全化を軌道に乗せていくこととしている。この道路公社の自助努力により、約78億円の負担額を約31億円削減することを目指している。

したがって、この自助努力の進捗管理が重要な課題として挙げられる。

2. 駐車場及び有料橋設置にかかる経緯

(1) 駐車場設置にかかる経緯

1) 大阪市駐車基本計画

平成元年以前の大阪市の駐車施策は、新たな自動車利用、さらには駐車需要の拡大につながることへの懸念から、公的セクターによる駐車場の整備について、抑制的に対応してきたが、「花の万博」開催を控えた平成元年8月に、路上駐車が大きな社会問題となった。大阪市では、駐車「非常事態」を宣言するとともに、学識経験者、府、市、府警本部、建設省、運輸省、経済団体等からなる「大阪市駐車基本計画策定調査委員会」を発足し、提言をうけ、平成3年4月に「大阪市駐車基本計画」を策定した。

・基本方針と役割分担

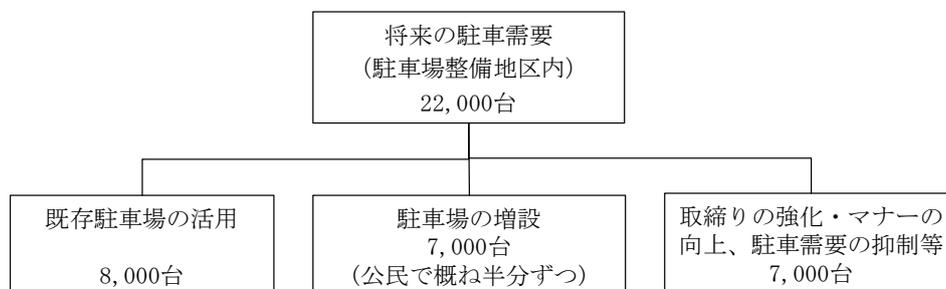
駐車問題の解決にあたっては、市民・企業・関係機関が一致協力し、次の4つの基本方針のもとに、創意工夫をこらし、連携をもって対策を実施していくこととしている。

大阪市建設局及び道路公社では、下記②の「駐車スペースの有効利用と拡大」を受け、公的駐車場の整備を実施している。

基本方針

- ① 駐車需要の抑制
- ② 駐車スペースの有効利用と拡大
- ③ 取締り強化の要請
- ④ マナーの向上

・計画概要



(2) 有料橋設置にかかる経緯

1) 菅原城北大橋の設置にかかる経緯

菅原城北大橋が架設されるまでに、大阪市域内の淀川には九つの道路橋が架かっていたが、長柄橋の上流部には豊里大橋があるのみであった。その間の約4kmは無橋地帯であり、両橋は朝夕著しい交通渋滞を繰り返す、一刻も早い新橋の建設が待たれていた。

しかしながら、当時の財政状況が厳しかったため、一般道路として建設することが困難であった。そこで、資金調達の問題をクリアしつつ、円滑な都市交通機能の確保、無橋地帯の解消及び東淀川区、旭区を中心とする本市北東部全域の開発等の目的を早期に達成するため、道路整備特別措置法による有料道路方式を採用して、二橋のほぼ中間位置に当該有料橋を建設したものである（建設省申請許可名「淀川新橋有料道路」）。

2) なみはや大橋の設置にかかる経緯

大正区や港区等の大阪内港地域は、大型船舶の舟運が多く、河川で分断され地域間の道路網が未発達となっていたため、地域をつなぐ連絡道路の建設が切望されていた。このような状況の中、なみはや大橋（建設省申請許可名「尻無川新橋有料道路」）は、大正区と港区の両区を結ぶことにより、地域の道路網の整備と大正区鶴町地区の災害時の避難・救援路を確保する目的により、昭和50年度から国庫補助事業により整備が開始された。

しかしながら、その後の社会・経済情勢の変化等により、財政状況の厳しさから事業進捗が鈍化していった。そこで、資金調達の問題をクリアしつつ、円滑な都市機能交通の確保、無橋地帯の解消及び大正区、港区を中心とする防災機能面の早期向上を目的に、平成3年度から有料道路事業を導入し整備したものである。

3. 駐車場および有料橋整備の手法と事業主体

(1) 大阪市

1) 市単独事業（西横堀・法円坂・十三・新大阪駅南・新大阪駅南第2の5駐車場）

上記5駐車場は、大阪市が自主財源（起債を含む）により単独で整備を行った事業（市単独事業）である。

【財源構成】

西横堀・法円坂・十三・新大阪駅南

利息…	
元金…	大阪市起債(100%)

新大阪駅南第2

元金…	一般財源(100%)
-----	------------

2) 特定交通安全施設等整備事業（宮原・豊崎・塩草・本町・上汐の5駐車場）

上記5駐車場は、特定交通安全施設等整備事業により整備された駐車場である。この特定交通安全施設等整備事業は、国家公安委員会及び国土交通大臣が指定した、特に交通の安全を確保する必要があると認められる道路における交通安全施設等整備事業に要する費用の一部又は全部を国が負担（又は補助）し実施する事業をいう（「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」第3条）。

【財源構成】

利息…			
元金…	補助金(1/3)	一般財源(1/3)	大阪市起債(1/3)

3) 有料道路事業（菅原城北大橋）

菅原城北大橋は、有料道路事業により整備された有料橋である。この有料道路事業とは、道路を整備するにあたり、下記のような財源で整備し、道路の利用者から料金を徴収してその返済に充てる制度である有料道路制度にもとづく事業を言う（「道路整備特別措置法」第1条）。この菅原城北大橋は、道路管理者である大阪市が有料橋を整備し25年間料金徴収を行うこととされている。

【財源構成】

利息…		市の利子負担金 2/3	
元金…	国無利子貸付金 (30%)	大阪市起債 (70%)	

(2) 道路公社

1) 道路管理者有料道路事業（扇町・靱・大阪駅前・長堀Ⅰ・土佐堀の5駐車場、なみはや大橋）

上記5駐車場及びなみはや大橋は、道路管理者である大阪市が駐車場または有料橋を下記のような財源で整備し、完成後、道路公社が25年間料金徴収を行う有料道路事業である。

【財源構成（駐車場）】

利息…		市の利子負担金 2/3	
元金…	国無利子貸付金 (40%)	大阪市起債 (60%)	

【財源構成（有料橋）】

利息…			
元金…	国無利子貸付金 (30%)	公営企業金融 公庫等(37%)	大阪市起債 (33%)

2) 道路公社有料道路事業（谷町・安土町・長居公園、長堀通の4駐車場）

上記4駐車場は、道路公社が下記のような財源で駐車場を整備し、完成後、道路公社が30年間料金徴収を行う有料道路事業である。

- ・公営企業金融公庫等によるもの（谷町・安土町・長居公園の3駐車場）

【財源構成】

利息…			
元金…	国無利子貸付金 (40%)	公営企業金融 公庫等(35%)	大阪市出資金 (25%)

- ・道路開発資金によるもの ※（長堀通）

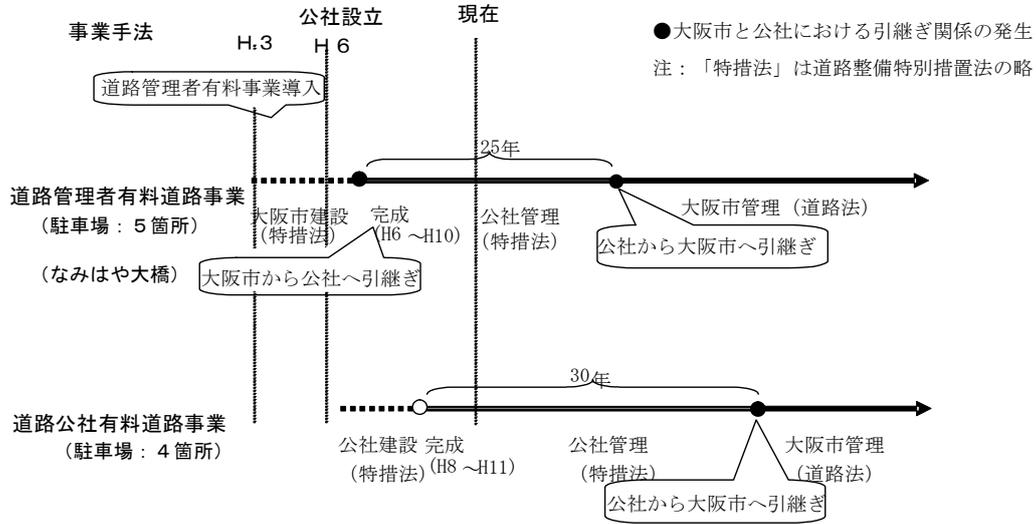
【財源構成】

利息…	道路開発資金		大阪市
元金…	国有利子貸付金 (40%)	道路開発センター 貸付金(40%)	出資金 (20%)

※道路開発資金とは、国からの貸付金と、民間資金（道路開発センター貸付金）とを一体とする道路開発資金制度に基づく借入金である。

なお、完成までと完成後の大阪市と道路公社の関係は、以下の通りである。

完成までと完成後の大阪市と道路公社の関係



4. 駐車場および有料橋の概要

(1) 駐車場の概要

1) 大阪市駐車場の概要

駐車場事業会計（大阪市特別会計条例3号）において所管している駐車場の概要は次のとおりである。

【大阪市：駐車場事業会計所管駐車場】

駐車場名	場所	収容台数(台)	構造及び位置	営業時間	料金	供用開始時期	指定管理者
西横堀	西区京町堀1丁目	1,194	地上平面(1部2層)自走式高架下	24時間	200円/25分 200円/30分	S41.11	パーク二四(株)
法円坂	中央区法円坂2丁目	510	地上立体(3層・2層)自走式高架下	24時間 (1号は7:00~22:00)	100円/20分	S46.5	三井不動産販売(株)
十三	淀川区新北野1丁目	55	地上平面自走式高架下	24時間	100円/20分	S48.6	(株)ハウスビルシステム
新大阪駅南	淀川区西中島5丁目	241	地上平面自走式高架下	24時間	180円/30分	S49.7	オムロフイルドエンジニアリング(株)
宮原	淀川区宮原3丁目	122	地下2層自走式道路下	6:00~24:30	200円/30分	H8.3	(株)ハウスビルシステム
豊崎	北区豊崎3丁目	120	地下1層自走式道路下	7:00~23:00	250円/30分	H10.4	(株)ハウスビルシステム
塩草	浪速区塩草1丁目	133	地下1層自走式道路下	8:00~22:00	200円/30分	H10.4	オムロフイルドエンジニアリング(株)
本町	西区靱本町1丁目	154	地下2階4層機械式道路下	24時間	100円/20分	H10.9	パーク二四(株)
上汐	天王寺区上汐4丁目	124	地下2階自走式道路下	7:00~22:00	220円/30分	H11.4	オムロフイルドエンジニアリング(株)
新大阪駅南第2	淀川区西中島5丁目	40	地上平面自走式高架下	24時間	200円/30分	H19.5	パーク二四(株)

2) 道路公社駐車場の概要

道路公社の駐車場には、一時利用を主とする駐車場のほか、月極駐車場がある。道路公社の駐車場の概要は次のとおりである。

【道路公社所管駐車場（一時利用）】

駐車場名	場所	収容台数 (台)	構造及び位置	営業時間	料金	供用開始 時期	施設管理者
扇町通	北区神山町、扇町1丁目、南扇町	262	地下2階2層 自走式	24時間	100円 /20分	H6.7	パーク二四(株)
靱	西区靱本町2丁目	255	地下1階1層 自走式	7:00~23:00	100円 /15分	H7.4	三井不動産販売(株)
大阪駅前	北区梅田1丁目	340	地下1階2層及び 3層駐車機械併用 自走式	6:00~23:00	300円 /30分	H7.10	パーク二四(株)
長堀 (I)	中央区南船場2 ~4丁目	500	地下3階3層 自走式	24時間	200円 /30分	H9.5	パーク二四(株)
長堀 (II) ※	中央区南船場2 ~4丁目	530	地下3階3層 自走式	24時間	200円 /30分	H17.10	パーク二四(株)
土佐堀	西区土佐堀1丁目	210	地下2階4層 機械式	7:00~23:00	100円 /15分	H10.10	三井不動産販売(株)
谷町	中央区谷町1・ 2丁目	211	地下1階2層 機械式	7:00~23:00	200円 /25分	H11.11	パーク二四(株)
長堀通	西区新町1丁目、 中央区南船場1丁目	32	平面自走式	24時間	1,000円 /30分	H11.12 H14.4	(株)ハウスビルシステム
安土町	中央区安土町3丁目	500	地下3階5層 機械式	7:00~23:00	200円 /30分	H13.4	三井不動産販売(株)
長居公園	東住吉区长居公園 ~住吉区长居東3丁目	255	地下1階1層 自走式	7:00~23:00	100円 /15分	H14.4	-
東長堀 ※	中央区南船場1丁目	270	地下2階2層 自走式	24時間	100円 /15分	H17.10	パーク二四(株)

※クリスタ長堀(株)より買取り、公社事業として実施している。

【道路公社所管駐車場（月極駐車場）】

大阪市内119箇所、収容台数約5,200台

なお、上記駐車場は道路公社において会計されており、長堀II、東長堀駐車場、月極駐車場は公社事業として、他の駐車場は有料道路事業として会計されている。

(2) 有料橋の概要

1) 大阪市有料橋の概要

有料道路事業会計（大阪市特別会計条例4号）において所管している有料橋の概要は、次のとおりである。

【大阪市：有料道路事業会計所管有料橋】

名称	場所	料金	供用開始	事業手法	管理者
菅原城北大橋 (申請許可名： 淀川新橋) 有料 道路	東淀川区豊里1丁目 ~旭区生江3丁目	普通車：100円 大型Ⅰ：150円 大型Ⅱ：360円 原付：10円	H元.6	有料道路 事業	大阪市

2) 道路公社有料橋の概要

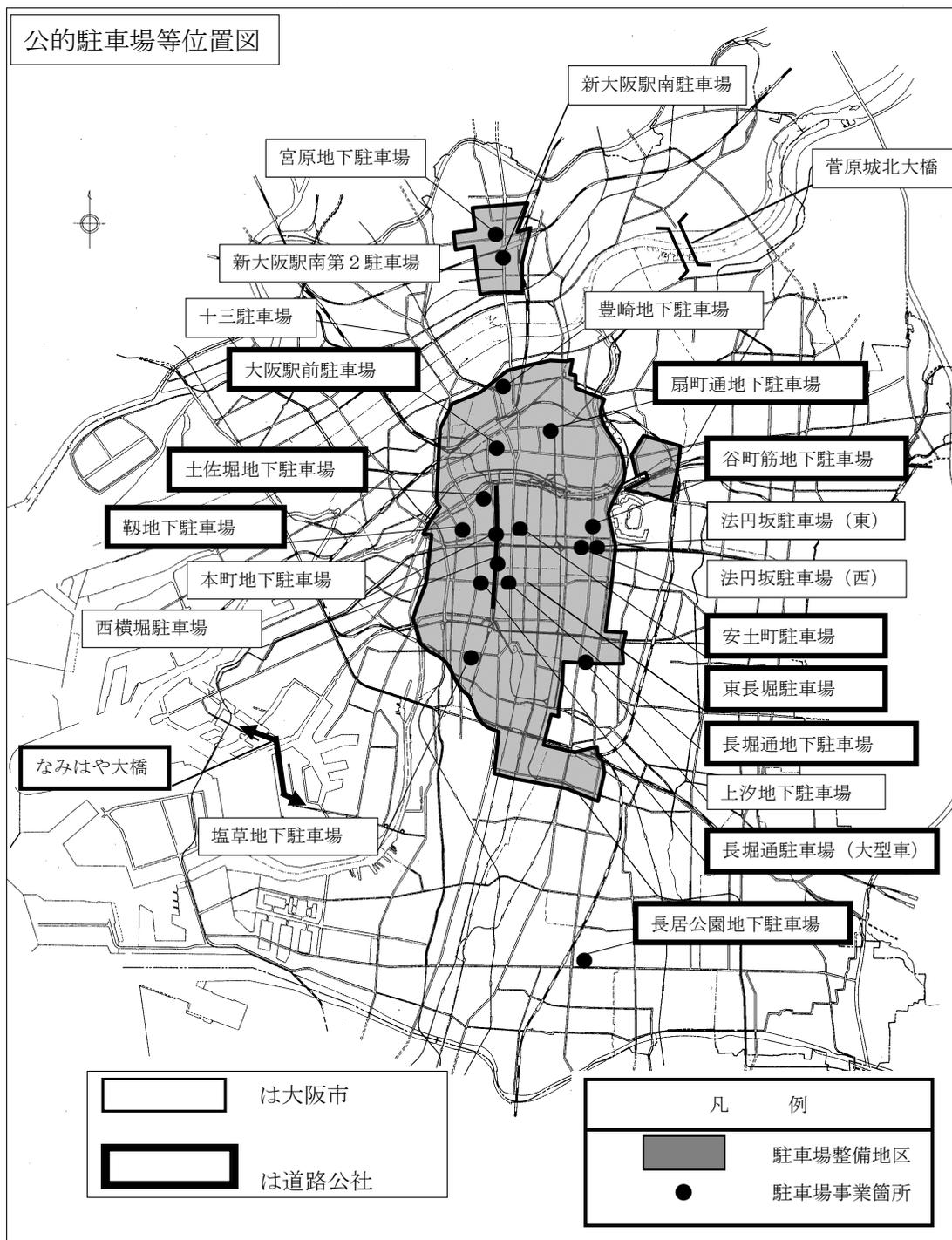
道路公社の有料橋の概要は次のとおりである。

【道路公社所管有料橋】

名称	場所	料金	供用開始	事業手法	管理者
なみはや大橋 (申請許可名：尻無川新橋) 有料道路	港区海岸通3丁目～ 大正区鶴町2丁目	普通車：100円 大型Ⅰ：150円 大型Ⅱ：360円 原付：10円	H7.2	有料道路事業	道路公社

なお、上記有料橋は道路公社において有料道路事業として会計されている。

(3) 位置図



5. 事業主体の概要

(1) 大阪市建設局

1) 駐車場事業会計及び有料道路事業会計

地方自治法(昭和22年法律第67号)第209条第2項の規定により、大阪市における駐車場事業及び有料橋(菅原城北大橋)事業について、それぞれ昭和39年度に大阪市駐車場事業会計(大阪市特別会計条例3号)を、昭和59年度に大阪市有料道路事業会計(大阪市特別会計条例4号)を設け、特別会計として処理している。

2) 組織

駐車場事業会計及び有料道路事業会計は、大阪市建設局が所管している。大阪市建設局は総務部、管理部、道路部、下水道河川部から構成されている。

駐車場事業及び有料橋事業にかかる部分の役割分担は次のとおりである。

業務	部及び担当
駐車施策の総括	総務部中長期計画担当
管理	管理部管理担当
保全	道路部
経理	総務部経理担当

※上記のほか、道路部事業調整担当が道路公社との連絡、調整を行っている。

3) 市政改革マニフェスト

大阪市では市役所の抜本的な改革に取り組むため、平成18年2月に5年間での取り組み項目を明らかにした市政改革マニフェストを策定している。

市政改革マニフェストで示された市政改革の基本方針については、各局長・区長がそれぞれ所管業務に関わる具体的な改革の実施方針・取り組み目標を明らかにするため、平成18年2月に局長改革マニフェスト・区長改革マニフェストを策定し、その後毎年更新し、進捗状況の報告を行っている。

4) 平成21年度建設局経営方針

大阪市では、平成18年度より各局において、毎年度「局経営方針」を策定し、各局の使命や目標の達成に向け、戦略的に取り組むべき経営課題を明確にするとともに、その解決に向けた戦略・具体的取り組みを公表している。

(2) 道路公社

1) 組織及び事業の概要(設立年月日、基本金、目的等)

i) 設立年月日

平成6年6月10日

ii) 設立目的

大阪市駐車基本計画に基づく公的駐車場の整備並びに有料道路（有料橋）の整備を推進し、交通の円滑化並びに市民サービスの向上を図ることを目的として「地方道路公社法」に基づき、大阪市議会の議決と国土交通大臣の認可を受けて設立された。

iii) 設立背景

「大阪市駐車基本計画」における「駐車スペースの有効利用と拡大」をより強力に推進するため、都心の駐車場整備地区内に有料道路制度等を活用し、道路、公園の地下を利用した公的駐車場を整備するとともに、これらの駐車場の管理を総合的かつ効率的に行うことを目指している。

iv) 平成21年度事業概要

①有料道路事業 [1 有料橋、9 駐車場]

(有料橋) なみはや大橋

(駐車場) 9 箇所 (扇町、靱、大阪駅前、長堀 I、土佐堀、谷町、安土町、長堀通、長居公園)、約3,400台

②駐車場事業

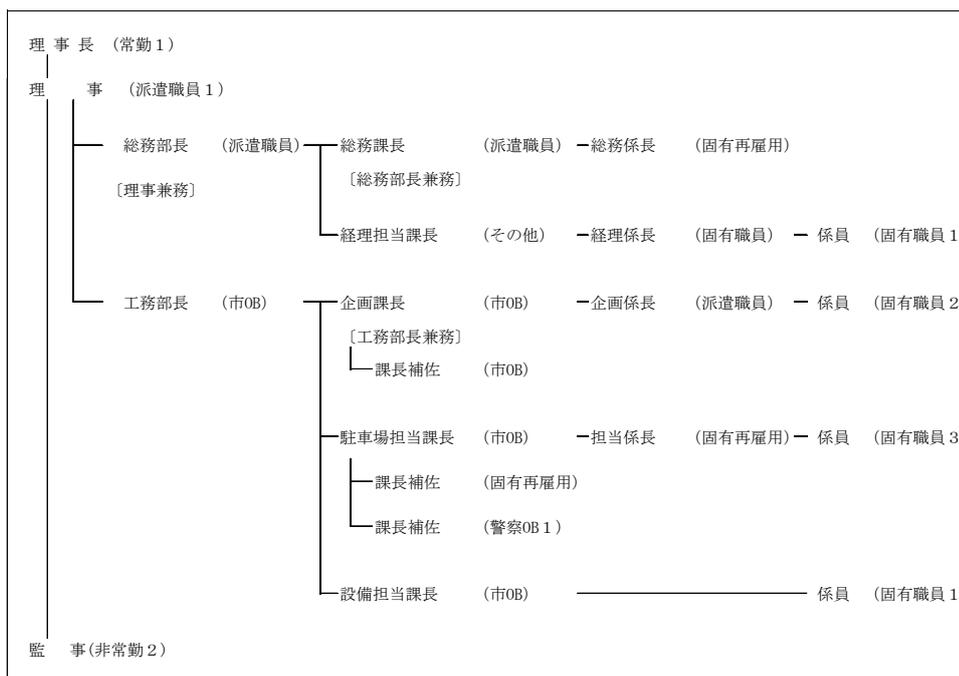
(月極駐車場) 119箇所、約5,200台

(駐車場) 2 箇所 (長堀 II・東長堀) これらは、クリスタ長堀(株)より、平成17年9月30日に買受を実施した駐車場である。
長堀 II 駐車場 530台、東長堀駐車場 270台

③受託事業

なみはや大橋管理受託 (有料橋以外部分の大阪市道路面監視) 等

v) 組織図 (平成21年6月1日現在)



vi) 役職員数 (平成21年6月現在)

役員数 (常勤) 2名 (内 大阪市派遣 1名)

職員数（常勤） 18名（内 大阪市派遣 1名）

※別途、非常勤役員 2名（外部監事 弁護士1名 公認会計士1名）

2) 経営改善にかかる取り組み

i) これまでの取り組み

道路公社は、地方道路公社を事業主体とする有料道路事業の活用や駐車場建設と維持管理を一元化し、駐車対策を促進するため、平成6年に設立されたが、設立時に計画された収支を達成できず、経営状況が悪化していた。そこで、大阪市は、平成17年2月の「大阪市監理団体改革基本方針」による監理団体の抜本的な改革の方向性を踏まえ、外部専門家の参画のもと、道路公社の必要性や役割を検討し、中長期的な対応策を経営改善計画において明らかにすることとした。

ii) 道路公社経営改善計画

道路公社経営改善計画は、大阪市が「道路公社経営改善計画に対する提言」をもとに、平成18年10月に設置された道路公社経営監視委員会の意見も踏まえて平成20年3月に策定したもので、道路公社に対する経営監視の指標と大阪市の関与を明らかにしたものである。

iii) 道路公社行動計画

道路公社行動計画は、道路公社が「道路公社経営改善計画」をもとに、道路公社が収益向上、経費削減、利用者サービスの向上等更なる経営努力を実施し、大阪市からの今後の資金投入を可能な限り縮減していくという基本的な考え方のもと、平成20年5月に独自の経営目標を設定したものである。

特に、将来の道路公社の経営をより安定したものとするため、平成20年度から平成22年度までの3年間を「緊急3か年」と位置付け、緊急かつ重点的に取り組むべき内容を「3か年プログラム」として策定している。

iv) 経営監視委員会

道路公社経営改善計画及び道路公社行動計画における取り組み状況を積極的に情報開示するとともに、大阪市と公社の役割・責任を明確にし、公社の経営監視の体制の確立を図るため、外部の専門家で構成する道路公社経営監視委員会を設置している。なお、平成21年9月までに当委員会において第7回の会議が行われている。

6. 指定管理者（施設管理者）制度

(1) 大阪市

1) 指定管理者選定の概要

i) 大阪市駐車場指定管理者の選定経緯

大阪市では、平成18年度より、経費の削減と収入の確保を目的とし、指定管理者制度を導入しており、平成17年度当時大阪市が所管していた9駐車場と、平成19年度に新設された1駐車場について、指定

管理者を選定した。これまで平成17年度と平成18年度に選定を行っており、報告書提出日現在、新たな指定管理者を選定中である。

ii) 大阪市立駐車場指定管理者の選定結果

第1回目として、平成17年度に9駐車場を4つの募集区分に分けて募集し、第2回目として、新設した1駐車場の募集を行い、それぞれ下記を指定管理者として選定した。

回	募集区分	駐車場名	決定した施設管理者	期間
第1回	A	西横堀、本町	パーク二四(株)	平成18年4月1日から平成22年3月31日(4年間)
	B	法円坂	三井不動産販売(株)	同上
	C	十三、宮原、豊崎	(株)ハウスビルシステム	同上
	D	新大阪駅南、塩草、上汐	オムロンフィールドエンジニアリング(株)	同上
第2回	—	新大阪駅南第2	パーク二四(株)	平成19年5月1日から平成22年3月31日

2) 大阪市の施設の管理運営状況の点検評価

平成18年12月に策定された「指定管理者制度の導入及び運用に係るガイドライン(以下、ガイドラインという)第5 適正な管理運営の確保・モニタリング(監視)」では、施設の管理運営状況の点検評価が定められている。

平成19年5月の市政改革室行財政改革担当課長からのガイドラインの補足説明のための通知に基づき、建設局所管の駐車場については、平成19年7月より点検評価を実施している。

(2) 道路公社

1) 施設管理者選定の概要

i) 道路公社駐車場施設管理者の選定経緯

道路公社では、平成18年度より、民間活力の活用によるサービス向上と収支の改善を目的とし、月極駐車場と長居公園駐車場を除いた9駐車場について、大阪市が平成18年4月より導入した指定管理者制度に準じた施設管理者制度を導入することとした。

ii) 道路公社駐車場施設管理者の選定結果

平成18年度に、9つの駐車場を4つの募集区分に分け募集し、それぞれ下記が施設管理者として選定されている。

募集区分	駐車場名	決定した施設管理者	期間
A	扇町、大阪駅前谷町	パーク二四(株)	平成18年11月1日から平成21年3月31日(2年5ヶ月)その後更新(最長4年まで)
B	靱、土佐堀安土町	三井不動産販売(株)	同上

C	長堀ⅠⅡ、東長堀	パーク二四(株)	平成19年4月1日から平成21年3月31日(2年)その後更新(最長4年まで)
D	長堀通	(株)ハウスビルシステム	同上

7. 監査の視点及び手続

(1) 監査の視点

- 1) 駐車場事業、有料橋事業の計画の適切性の検証
- 2) 駐車場事業、有料橋事業の現在の収支状況、今後の収支見込
- 3) 駐車場事業、有料橋事業の改善にかかる大阪市及び道路公社の取り組みの進捗状況
- 4) 指定管理者（道路公社については施設管理者）選定手続きの適正性、管理の適正性
- 5) 契約手続の適正性
- 6) 現金・回数券、物品管理の適正性

(2) 監査の手続

- 1) 駐車場、有料橋事業について、計画・実績比較を行った。
- 2) 駐車場、有料橋事業の現在の収支状況について分析を行った。
- 3) 駐車場事業、有料橋事業にかかる大阪市及び道路公社の取り組みの進捗状況を聴取した。
- 4) 今後の収支見込について聴取し、収支不足が大阪市の財政に与える影響について検討した。
- 5) 指定管理者（道路公社については施設管理者）の選定時及び管理にかかる資料を閲覧した。
- 6) 契約にかかる規程、業務フローについて確認し、抽出した案件について、証憑確認を行った。
- 7) 現金・回数券管理の内容、業務フロー、物品の管理にかかる規程、管理方法について確認し、必要に応じ現地調査、台帳閲覧、現物確認等を行った。

第3. 監査の結果及び意見

1. 事業実施の効果

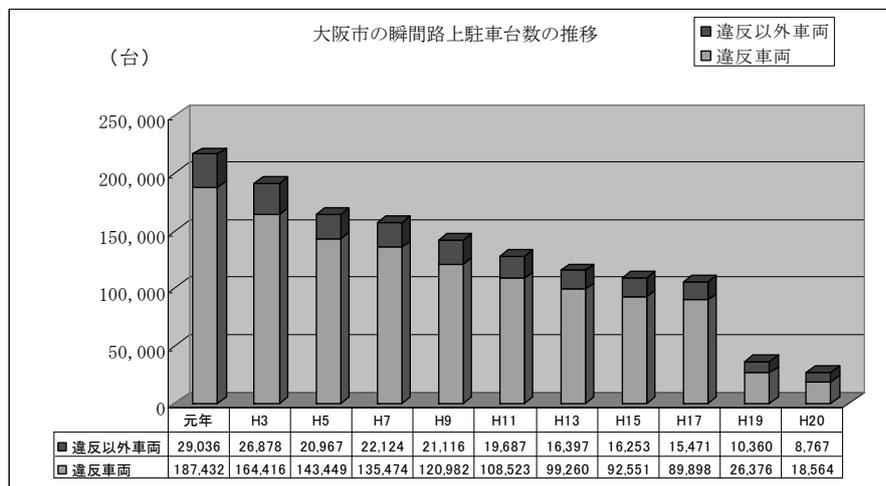
(1) 駐車場事業実施の効果

駐車場事業について、平成元年の駐車「非常事態」宣言のもと、平成3年4月「大阪市駐車基本計画」が策定され、大阪市及び道路公社において公的駐車場を整備し、管理を行ってきた。平成元年度以降、大阪市の路上駐車台数は計画時と比べ大幅に減少しており、一定の効果があったと認められる。

1) 大阪市の路上駐車台数の推移

平成元年から平成20年までの大阪市内の瞬間路上駐車台数の推移は以下のとおり、平成元年の216,468台（違反以外車両29,036台、違反車両

187,432台)を100%とすると平成20年は27,331台(違反以外車両8,767台、違反車両18,564台)と13%の水準まで改善されている。瞬間路上駐車台数が年々減少しているのは、駐車スペースの拡大(以下の参考:【駐車場整備地区における一時預り駐車場整備状況】参照)、取り締まり強化等のさまざまな施策の効果によるものと考えられる。



参考:

【駐車場整備地区における一時預り駐車場整備状況】 (単位:台)

	平成3年大阪市駐車基本計画	平成17年度実績
公共駐車場	3,500	3,036
民間駐車場	3,500	※ 5,340
計	7,000	8,376

※駐車場法に基づく届出(500㎡以上の駐車場について届出義務)を基に大阪市の算出

2) 東京23区との比較

平成20年の「警察白書」によると、瞬間路上駐車台数について、東京23区と比較すると以下のとおり、台数は、東京23区の方が多いが、1平方キロメートルあたりの台数では、大阪市の方が高い状況である。

【平成19年:大阪市と東京23区の瞬間路上駐車台数】 (単位:台数)

地区(面積平方キロ)	違反車両		その他	合計
	総数	台数/k㎡		
大阪市(約222)	26,376	118	10,360	36,736
東京23区(約621)	56,259	90	10,567	66,826

このように、大阪市では時系列で見た場合、明らかに瞬間路上駐車台数は減少してきているが、東京23区に比べると、未だ駐車違反車両の密度は大阪市のほうが高い状況である。

3) 個々の駐車場周辺の路上駐車台数の推移

大阪市及び道路公社の個々の駐車場周辺300mの範囲の、瞬間路上駐車台数の計画時点と最近の状況は次のとおりである。

【駐車場別瞬間路上駐車台数の時点比較表】

(単位：台)

組織	駐車場名	計画時点	実績			
			民間取締委託 導入前の直近 ※2	H18.10	H19.11	H21.2
大阪市	西横堀	—	701	430	303	351
	法円坂	—	495	224	258	217
	宮原	415	314	168	129	179
	豊崎	377	343	183	184	185
	塩草	291	523	290	219	222
	本町	855	563	250	269	252
	上汐	297	468	312	288	227
大阪市計		2,235	3,407	1,857	1,650	1,633
道路公社	扇町	923	318	238	195	209
	鞆	782	463	272	185	162
	大阪駅前	640	199	117	146	114
	長堀	1,112	600	440	330	353
	土佐堀	605	225	117	81	77
	谷町	420	173	181	121	156
	安土町	562	345	258	180	231
	長居公園	525	257	121	90	84
道路公社計		5,569	2,580	1,744	1,328	1,386
総計		7,804	5,987	3,601	2,978	3,019

※1 調査は路上駐車台数のピーク時間前後30分に合わせて実施している。なお、計画時点における調査は駐車場を中心とした半径300mを範囲とし、それ以降の調査は半径300mを含む主要な道路を区画したエリアを範囲としており、調査対象範囲が異なっている。

※2 調査を実施した駐車場についてのみ記載している。

※3 違法駐車民間取締委託は平成18年6月より開始している。民間取締導入前の直近データの年月は次のとおりである。

大阪市・・・平成18年3月

道路公社・・・平成17年11月

計画時の路上駐車台数と民間取締委託導入前の直近の路上駐車台数を比較すると、塩草、上汐駐車場を除き、いずれも駐車場周辺の瞬間路上駐車台数は大幅に減少している。塩草、上汐駐車場の瞬間路上駐車台数が増加しているのは、調査範囲が計画時点と異なる（表※1参照）ことの影響によるものであり、塩草、上汐駐車場について調査範囲が同じであった場合、平成21年2月時点で、塩草駐車場は121台、上汐駐車場は151台と試算され、計画時点に比べ減少している。

また、民間取締り導入後は、どの駐車場周辺も瞬間路上駐車台数が大幅に減少しており、民間取締りの効果と共に駐車場事業実施の一定の効果が認められる。

(2) 有料橋事業実施の効果

有料橋について、菅原城北大橋は、淀川にかかる長柄橋と豊里大橋の交通渋滞緩和のため建設された。菅原城北大橋の建設後は、長柄橋と豊里大橋の交通量が減少しており、菅原城北大橋建設の一定の効果が認められ

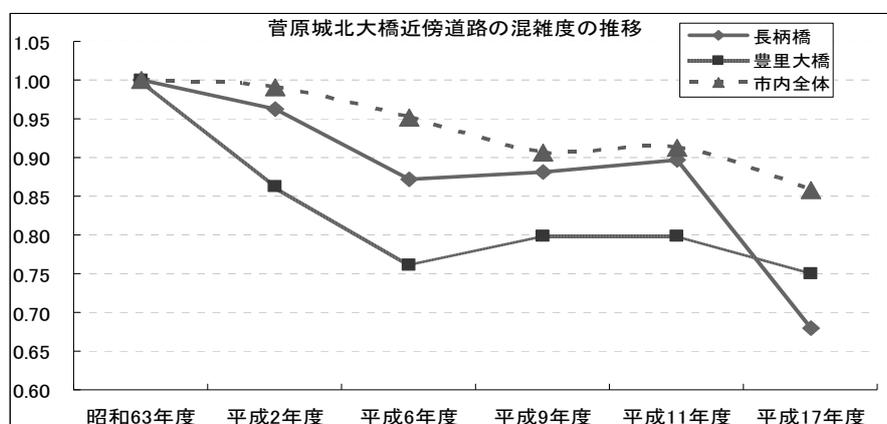
る。

一方、なみはや大橋は、円滑な都市機能交通の確保、無橋地帯の解消、大正区、港区を中心とする防災機能面の早期向上を目的に建設されたものであり、この効果の測定はされていないが、建設により、当初目的である円滑な都市機能交通の確保、無橋地帯の解消、防災機能面の向上は達成されていると言える。

このうち、定量データのある菅原城北大橋について、その事業実施の効果を以下で述べる。

1) 菅原城北大橋及び近隣橋の混雑緩和状況

菅原城北大橋及び近隣橋（長柄橋及び豊里大橋）の、建設前と開業以降（開業は平成元年6月）の混雑度の推移は次のとおりである。



【各橋の通行量、混雑度の推移】

(単位：台/1日あたり)

	昭和63年度	平成2年度	平成6年度	平成9年度	平成11年度	平成17年度
菅原城北大橋	-	10,975	15,316	15,324	13,869	11,946
長柄橋	68,417	65,829	59,704	60,296	61,367	46,522
交通量割合※1	1.00	0.96	0.87	0.88	0.90	0.68
混雑度※2	1.90	1.83	1.66	1.67	1.70	1.29
豊里大橋	46,775	40,325	35,581	37,372	37,332	35,051
交通量割合※1	1.00	0.86	0.76	0.80	0.80	0.75
混雑度※2	1.62	1.40	1.24	1.30	1.30	1.22
市内全体	24,759	24,522	23,576	22,451	22,610	21,238
交通量割合※1	1.00	0.99	0.95	0.91	0.91	0.86

※1 昭和63年度を1とした場合

※2 混雑度の指標の意味

指標	意味
1.0未満	混雑はほとんどなく、円滑な走行ができています
1.0～1.25	混雑する可能性は、12時間中1～2時間
1.25～1.75	ピーク時間を中心として、混雑する状態が加速度的に増加する可能性大
1.75以上	慢性的混雑状態

菅原城北大橋有料道路の供用開始年度の平成元年あたりを境にして、長柄橋、豊里大橋の通行量は、市内全体の幹線道路の通行量の減少率よりも高い減少率で通行量が減少している。昭和60年代に慢性的な混雑状態であった両橋は、年々その混雑状態が解消されており、有料橋建設の一定の効果が認められる。

2. 計画・実績比較

(1) 駐車場事業の計画・実績比較

駐車場の建設については路上駐車台数が建設前に比べ大幅に減少しており、一定の効果が認められるところであるが、建設時の事業費や駐車利用見込みについては、多くの駐車場において乖離が生じている。

各駐車場の計画・実績比較の分析は、以下のとおりである。

1) 建設時の事業費の計画と実績の乖離

i) 駐車場別建設事業費の計画・実績比較

建設時における事業費の計画・実績比較は、次のとおりである。

【駐車場別建設事業費の計画・実績比較】

組織	駐車場名	建設者	整備手法	収容台数(台)	計画※1 (百万円)		実績 (百万円)		増加額 (百万円) ②-①	増加割合 ②/①
					全体①	1台あたり	全体②	1台あたり		
大阪市	西横堀	大阪市	市単独事業 ※1	1,194	—	—	1,773	1	—	—
	法円坂	大阪市	市単独事業 ※1	510	—	—	2,275	4	—	—
	十三	大阪市	市単独事業 ※1	55	—	—	33	1	—	—
	新大阪駅南	大阪市	市単独事業 ※1	241	—	—	69	0	—	—
	宮原	大阪市	特定交通安全施設等整備事業	122	2,100	17	4,305	35	2,205	2.1
	豊崎	大阪市	特定交通安全施設等整備事業	120	2,220	19	5,091	42	2,871	2.3
	塩草	大阪市	特定交通安全施設等整備事業	133	2,220	17	2,589	19	369	1.2
	本町	大阪市	特定交通安全施設等整備事業	154	2,700	18	5,970	39	3,270	2.2
	上汐	大阪市	特定交通安全施設等整備事業	124	2,700	22	3,900	31	1,200	1.4
	新大阪駅南第2	大阪市	市単独事業 ※1	40	—	—	30	1	—	—
大阪市計				2,693	—	—	26,035	10	—	—
道路公社	扇町	大阪市	有料道路事業	262	4,090	16	5,410	21	1,320	1.3
	鞆	大阪市	有料道路事業	255	2,900	11	4,130	16	1,230	1.4
	大阪駅前	大阪市	有料道路事業	340	5,660	17	6,130	18	470	1.1
	長堀Ⅰ	大阪市	有料道路事業	500	8,670	17	10,920	22	2,249	1.3
	長堀Ⅱ	クリスタ長堀株より買取り ※2		530	3,982	8	3,982	8	—	—
	土佐堀	大阪市	有料道路事業	210	4,600	22	5,420	26	820	1.2
	谷町	道路公社	有料道路事業	211	4,280	20	4,720	22	440	1.1
	長堀通	道路公社	道路開発資金	32	360	11	620	19	260	1.7
	安土町	道路公社	有料道路事業	500	8,220	16	7,300	15	△920	0.9
	長居公園	道路公社	有料道路事業	255	1,280	5	1,280	5	—	—
東長堀	クリスタ長堀株より買取り ※2		270	1,059	4	1,059	4	—	—	
道路公社計				3,365	45,101	13	50,971	15	—	—

※1 市単独事業については、供用開始が古く、資料がないため計画値を記載していない。（新大阪駅南第2駐車場は起債していないため計画未策定による）。

※2 クリスタ長堀㈱より買取ったものであり、建設事業費等の計画・実績数値は建設時でなく、道路公社が購入した時点の購入価額、1台あたり台数を記載している。

建設事業費の計画と実績を比較すると、概ねどの駐車場も建設事業費が計画より増加しており、財政を逼迫する要因となっている。特に建設事業費の増加割合が大きく（増加割合30%以上）、増加額も大きい（増加額10億円以上）のは、大阪市駐車場では、宮原、豊崎、本町、上汐駐車場、道路公社駐車場では扇町、靱、長堀Ⅰ駐車場である。なお、扇町、靱、長堀Ⅰ駐車場は大阪市が建設し有料道路事業として公社が運営しているものである。

ii) 事業費増加の要因分析

建設事業費の増加割合が大きく、増加額が最も大きいのは、大阪市の本町駐車場である。

地下駐車場である本町駐車場を例に、事業費増加の要因を確認したところ次のとおりである。

（本町駐車場建設事業費増加の経緯）

- a. 当初計画では、駐車台数1台あたり20百万円（国の有料融資制度を活用した駐車場の全国的な1台あたりの建設費）を参考に、1台あたり単価を18百万円と費用算出していた。
- b. 大阪市特有の地盤状況の悪さや地下水位の高さ等現場状況が悪く、想定外の揚水対策、出水対策に費用を要した。
- c. 下水道や水道等のライフラインが道路下に埋設されていることから、これらの埋設物のさらに下に駐車場を設置する必要があり、掘削土量が増加した。
- d. 地下に構造物を構築するに際して設置する土留等の仮設物等は規模にかかわらず一定費用が必要であるが、本町駐車場の規模が全国的な1台あたりの建設費で想定する規模より比較的小規模であったことから、建設費が割高となってしまった。
- e. これらの結果、当初計画では事業費2,700百万円を想定していたが、実績では5,970百万円、1台あたり単価は39百万円と計画の2.2倍になり、計画と実績が大幅に乖離することとなった。

本町駐車場の実績が増えた要因を要約すると次のとおりである。

- ①建設費の計画を実際のコスト積み上げで算定していないこと
- ②特殊要因として想定外のコスト発生があったこと

なお、当時の駐車場建設部署が組織変更により解消しており、他の駐車場の事業費増加の理由についてすべて確認することができず、本町駐車場についてのみ確認を行ったが、事業費の増加状況からする

と、本町駐車場同様、建設費の計画を実際のコスト積み上げで算定していないことと、特殊要因として想定外のコスト発生があったことが原因であると推測される。

2) 利用見込の計画と実績の乖離

i) 駐車場別駐車台数、修正回転率の計画・実績比較

各駐車場の駐車台数及び修正回転率の計画・実績比較は、次のとおりである。

【駐車台数及び修正回転率の計画・実績比較】

組織	駐車場名	収容台数(台)	平成20年度駐車台数 (1日あたり)			平成20年度修正回転率※		
			計画(台) ①	実績(台) ②	達成率 ②/①	計画③	実績④	達成率 ④/③
大阪市	西横堀	1,194	3,033	2,176	71.7%	—	4.89	—
	法円坂	510	2,162	583	27.0%	5.89	3.85	65.4%
	十三	55	—	44	—	—	1.93	—
	新大阪駅南	241	—	310	—	—	5.35	—
	宮原	122	396	146	36.9%	6.60	4.93	74.7%
	豊崎	120	366	147	40.2%	8.40	2.81	33.5%
	塩草	133	266	27	10.2%	6.00	0.51	8.5%
	本町	154	539	81	15.0%	7.00	1.77	25.3%
	上汐	124	347	78	22.5%	7.00	1.57	22.4%
	新大阪駅南第2	40	—	71	—	—	6.65	—
道路公社	扇町	262	760	264	34.7%	6.10	2.19	35.9%
	鞆	255	510	277	54.3%	5.00	2.84	56.8%
	大阪駅前	340	1,207	503	41.7%	7.10	2.19	30.8%
	長堀Ⅰ	500	1,450	1,073	74.0%	7.30	4.59	62.9%
	長堀Ⅱ	530	—	1,138	—	—	—	—
	土佐堀	210	838	228	27.2%	7.90	2.82	35.7%
	谷町	211	823	195	23.7%	7.80	1.82	23.3%
	長堀通	32	39	41	105.1%	4.40	3.97	90.2%
	安土町	500	1,725	574	33.3%	6.50	2.64	40.6%
長居公園	255	487	219	45.0%	3.80	1.78	46.8%	
東長堀	270	—	248	—	—	—	—	

※ 修正回転率とは車マスあたり1日平均何時間使用されているかを示す指標であり、以下の算式により算出している。

修正回転率＝収入÷1時間あたり駐車料金(当初料金)÷収容台数÷営業日数

駐車台数について、計画と実績を比較すると、長堀通を除き、いずれの駐車場も実績は計画を下回っている。特に、大阪市の法円坂、塩草、本町、上汐駐車場と道路公社の土佐堀、谷町駐車場は、達成率が30%を下回る非常に低い利用状況となっている。

また、修正回転率では、いずれの駐車場も実績が計画を下回っている。特に、大阪市の塩草、本町、上汐駐車場と道路公社の谷町駐車場は、達成率が30%を下回り、非常に低い達成状況となっており、利用が低迷している。なお、大阪市の法円坂駐車場、道路公社の土佐堀駐車場は、駐車台数では達成率が30%を下回っているが、修正回転率の

達成率では30%以上となっている。この理由は修正回転率には時間の要素が加味されており、これらの駐車場について駐車時間が比較的長いことにより、修正回転率ベースの達成率が駐車台数ベースの達成率より良くなっていると考えられる。

ii) 利用見込み乖離の要因

利用見込みに乖離が生じている要因を要約すると、次のとおりである。

- ① 駐車場建設計画時の整備台数について、適時なデータを用いた慎重な検討ができていなかったこと
- ② 建設事業費の回収を前提とし、甘い利用見込みとなったこと
- ③ 景気低迷等の影響により想定以上に需要が落ち込む一方、他からの供給が増加したこと
- ④ 地下駐車場については、出入口の位置の制約などで駐車場利用者の利便性が悪いこと

① 駐車場建設計画時の整備台数について、適時なデータを用いた慎重な検討ができていなかったこと

駐車場の整備台数を決定するにあたり、過去の情報を用いて将来の予測を行うため、過去の時点と計画時にタイムラグが生じるが、過去の時点の情報古いこと、現実から乖離した将来需要、供給予測を行ったことにより、整備台数が過大となったことが利用見込みに乖離が生じた原因のひとつとなっている。

たとえば、平成6年度に設置計画された土佐堀駐車場の将来過不足量は、次のような考え方により248台と算出された。

需要量と供給量は、平成元年の調査に基づき算定されている。駐車場需要の伸び率を大阪市の将来自動車交通量（昭和60年度→平成17年予測）の1.1倍に比例すると見込んでいるが、この予測は、バブル時の昭和60年度におけるものである。

一方、起債の許可申請時期は平成6年1月であり、調査の時点から6年のタイムラグがあるほか、バブルが崩壊し、景気低迷が明らかとなった段階においても、将来自動車交通量の1.1倍を利用している。また将来供給量予測については、供給量は計画時現在の供給が続くものとの前提で、さらに100%利用されることはないという想定のもとに0.8を乗じ見積もっている。実際は景気低迷の影響により、建築が行われない土地を利用したコインパーキングの出現等により、当初の想定より供給量が増加したことから、整備台数が実需要より過大となり、利用見込みと乖離が生じる原因となった。

【土佐堀駐車場の整備台数の考え方】

現在の ピーク時需要量	現在の供給量	将来需要量 の考え方	将来供給量 の考え方	整備台数の考え 方
ピーク時路上駐車 (20分以上かつ駐 車目的が自由・業 務目的)と一時預 りのピーク時駐車 台数をピーク時の 需要量とする。	不特定多数の 利用できる一 時預り駐車場 を対象とし、 収容台数の8 割まで収容可 能とする。	駐車場需要の伸 び率は、大阪 市の将来自動 車交通量(大 阪市駐車場 基本計画の 平成17年予 測)の1.1倍 に比例。	現在の供給 量と変わら ない。(た だし、0.8 を乗じ る。)	ピーク時駐車需 要 ー 駐車場供給 量 = 過不足量

【将来過不足量の算出結果】

ピーク時将来駐車場需要量(台) (現況ピーク時駐車需要量×1.1)			将来駐車場供給量(台)		過不足量(台) (c) - (A)
路上	一時預り	計(A)	収容台数 (B)	(B)×0.8 = (c)	
259 (235×1.1)	196 (178×1.1)	455	259	207	△248

なお、将来過不足量は上記のように248台と算出されているが、緊急的に整備すべき現況不足台数約210台に対処し、将来不足台数の約40台については、民間駐車場で対応を図ることとし、整備台数は210台と決定されている。

②建設事業費の回収を前提とし、甘い利用見込みとなったこと

駐車場整備にあたっては、採算性の観点も踏まえ、借入金の返済が可能な範囲で投資決定がなされるべきであるが、駐車場整備台数の確保を優先している。

その結果、多額となった建設事業費の回収を前提とすると、収入水準を高く見積る必要が生じ、利用見込みの甘い計画が作成され、実績と大きく乖離することになった。

たとえば、土佐堀駐車場は、計画上の修正回転率を7.9と高い数値で設定している。

これは近隣の民間駐車場の利用状況を参考にして見込んだものであるが、210台の車マス全てが年間を通して毎日約8時間利用されることを示しており、平成10年開業当時の実績修正回転率が0.7であることを見ても大きな乖離となっている。

なお、道路公社における経営改善の取組みにより、平成18年度以降修正回転率は増加し、平成20年度では2.8、稼働ベースでの修正回転率では10.55(1日に210台の車マスすべてが10.55時間駐車している状態)となっており、収入ベースでは当初計画には至っていないものの稼働ベースにおいては達成がなされている。しかし、収入ベースで7.9の回転率が確保できなければ、借入金の償還は困難であり、やはり現実的に達成が困難な利用見込みの設定であったと言える。

③景気低迷等の影響により想定以上に需要が落ち込む一方、他からの供給が増加したこと

大阪市全体の交通量の実績は、昭和63年度を起点とすると、平成6年度で0.95、平成17年度で0.86と減少している。景気低迷やガソリン価格の高騰等により、大阪市全体の交通量が減少し、これに伴い駐車場需要が想定以上に落ち込んだ。また、先にも述べたとおり、景気低迷の影響により、建築が行われない土地を利用した割安なコインパーキングの出現等により供給量が増加した。

この傾向は当分続くものと思われる。

④地下駐車場については、出入口の位置の制約などで駐車場利用者の利便性が悪いこと

「道路公社経営改善計画」において、道路公社が多額の債務を負うこととなった原因が分析されている。この中で、利用低迷の要因の一つとして、「車両出入り口が中央分離帯に設置され、一方向からの出入りに制限されている駐車場（土佐堀・谷町）や一部駐車機械の構造上、車庫入れしにくい形式となっている駐車場（大阪駅前）」があり、駐車場利用者の利便性を優先した構造にできなかったことがあげられている。

これらの結果、利用見込みと実績に大幅な乖離が生じることとなった。

(2) 有料橋事業の計画と実績の乖離

有料橋について、建設時の事業費や通行台数見込みに大幅な乖離が生じている。

各有料橋の計画・実績比較の分析は、以下のとおりである。

1) 建設時の事業費の計画と実績の乖離

i) 橋別建設事業費の計画・実績比較

建設時における建設事業費と財源の計画・実績比較は、次のとおりである。

【橋別建設事業費の計画・実績比較】

組織	橋名	建設者	整備手法	計画 (百万円) ①	実績 (百万円) ②	増加額 (百万円) ②-①	増加割合 ②/①
大阪市	菅原城北大橋	大阪市	有料道路事業	10,300	15,200	4,900	1.48
道路公社	なみはや大橋	大阪市	有料道路事業	6,100	6,400	300	1.05

建設事業費は、大阪市の菅原城北大橋で49億円、道路公社のなみはや大橋で3億円増加している。

ii) 事業費増加の要因

大阪市の菅原城北大橋の事業費は、架橋地点にはヨシが茂り、高水敷にある池状のワンドには、天然記念物のイタセンパラやアユモドキなどの魚類が棲息する自然環境の良好な箇所であり、専門家等との協議の結果、これらの保護のためには当初の条件より厳しい条件で施工する必要が生じ、約1.5倍増加する結果となった。

また、道路公社のなみはや大橋の事業費は、現場調査を行った結

果、補剛部材等の増強が必要となったこと、また、上部工架設工法について、関係機関等との協議並びに現場条件について詳細に検討した結果、海上架設並びに陸上架設の方法が変更になったため、増額となった。

2) 利用見込の計画と実績の乖離

i) 橋別通行台数の計画・実績比較

各橋の通行台数の計画・実績比較は、次のとおりである。

【各橋の通行台数計画・実績比較】

組織	名称	平成20年度通行台数(台/1日あたり)		達成率②/①
		計画①	実績②	
大阪市	菅原城北大橋	29,564	9,573	32.4%
道路公社	なみはや大橋	10,904	7,152	65.6%

いずれの橋とも、実績は計画より低く、特に大阪市の菅原城北大橋は、達成率が32.4%と非常に低くなっている。

ii) 利用見込み乖離の要因

利用見込みに乖離が生じている要因を要約すると、次のとおりである。

- ①建設事業費の回収を前提とし、甘い利用見込みとなったこと
- ②景気低迷等の影響により想定以上に通行量が落ち込んだこと
- ③当初計画において接続する予定であった都市計画道路がいまだに開通していないこと（菅原城北大橋）
- ④周辺開発の遅れ（なみはや大橋）

①建設事業費の回収を前提とし、甘い利用見込みとなったこと

建設事業費が多額であったため、多額の借入金を償還するには収入水準を高く見積もらざるを得ず、利用見込みが甘く設定された。

菅原城北大橋については、償還期間25年の間、1日あたり利用見込み台数が年間で1.0%から1.2%（年度により異なる）増加し、開通から償還終了まででは30%通行台数が増えるの見込んでいる。なみはや大橋では、償還期間30年間のうち、1日あたり利用見込み台数が年間で1.0%増加し、開通から償還終了まででは20%通行台数が増えるの見込んでいる。

駐車場を整備するにあたっては、駐車基本計画において将来の駐車需要台数を予測する際に「大阪市の将来（平成17年度）の自動車発生集中交通量は現在（昭和60年）の1.1倍と予測（昭和60年を起点とすると20年後の予測）」を参考としている。場所や用途により将来の増減状況は異なるものの、菅原城北大橋では開業から25年で1.3倍、なみはや大橋では開業から30年で1.2倍の増加見込は大阪市の自動車発生集中交通量予測から大きく乖離している。

いずれの橋も100%借入に依存しているため、借入金の償還計画を前提とした甘い利用見込みを設定したと言える。

実際、それぞれの橋の開業時における利用見込み台数と実績は、菅原城北大橋で計画24,064台に対し、7,709台（平成元年。達成率32.0%）、なみはや大橋で計画9,474台に対し、4,162台（平成6年。達成率43.9%）であり、開業当初から大幅な乖離が生じている。

②景気低迷等の影響により想定以上に通行量が落ち込んだこと

駐車場の利用見込みの乖離要因でも述べたが、景気低迷等の影響により大阪市全体の交通量の実績は、昭和63年度を起点とすると、平成6年度で0.95、平成17年度で0.86と減少している。

③当初計画において接続する予定であった都市計画道路がいまだに開通していないこと（菅原城北大橋）

当初計画では、菅原城北大橋から北向きでは都市計画道路歌島豊里線が、南向きでは都市計画道路豊里矢田線が開通する予定であったが、いまだに全面開通していないことも、通行量が想定より低迷している原因である。

④周辺開発の遅れ（なみはや大橋）

長引く景気低迷等の影響によりなみはや大橋周辺地域の開発が進んでいないことも、通行量が低迷している原因である。

これらの結果、利用見込みに大幅な乖離を生じることとなった。

(3) 指摘事項

1) 計画段階の適切な見積りと第三者チェック機能の必要性（意見）

i) 計画策定時における問題

駐車場事業及び有料橋事業の計画・実績の比較分析を通して把握された、計画策定時の問題点を要約すると、次のとおりである。

- ・建設費の当初見積もりが甘いままスタートし、実績が計画に比して大幅に増加するケースがある。
- ・駐車場整備台数について、適時のデータを用いた慎重な検討ができていなかった。
- ・建設事業費の回収を前提とし、甘い利用見込みとなった。

ii) 根本的原因

このような問題が生じた根本的原因については、次の3つであると考えられる。

- ・公共事業として建設ありき（公共事業としての台数確保）からスタートしている。
- ・将来の返済に関するリスク管理の概念が薄い。
- ・整備計画時に検討された数値等の説明資料が、適時見直されることなく使用されている。

iii) 今後の改善すべき課題

今後、駐車場や有料橋等の大型施設を整備するにあたっては、計画段階において少なくとも、次の点に留意すべきである。

①実態に合った適切及び適時な見積りを行うこと

②上記について検証するための、第三者チェック機能の充実を図ること

①実態に合った適切及び適時な見積りを行うこと

採算性が求められる施設の整備にあたっては、精緻な建設費の把握、財務的な将来リスクを十分考慮すると共に、需要量の設定では適切な情報を活用する等、身の丈に合った施設の設置を図ることが必要である。

特に多額の借入金を投入する事業は、将来、実績が計画に比して大幅に未達となるような事態となれば、償還金の返済が困難となり、多額の財政負担を強いられる結果となることを念頭に置いた計画の策定が必要である。

②上記について検証するための、第三者チェック機能の充実を図ること

事業を開始する前の時点で、建設担当部局以外の他部署において計画の適正性、達成可能性等を客観的に検証する第三者チェック機能を設け、計画の妥当性を担保しておくことが計画と実績に大幅な乖離を生じさせないために必要である。

大阪市では、平成15年度より一定規模以上の事業計画（全体事業費50億円以上の施設建設事業及び100億円以上の公共事業）については、事業計画段階のチェック機能として、建設担当部局の自己評価をもとに、第三者委員会に意見を聴いて、事業の必要性や適時性、事業の効果、大阪市関与の必要性などを検討・評価する「大規模事業評価」が実施されている。

将来不測の財務負担リスクを最小限に抑えるためにも、今後は、一定規模以上（例えば10億円以上の事業）の施設整備でかつ採算性が求められる事業を行う場合、少なくとも事業採算性について第三者委員会より意見聴取し、事業の必要性を検討・評価する仕組みが必要である。

2) 事後評価の必要性（意見）

駐車場、有料橋等大型施設の整備には、建設にあたって多額の税金を投入しているのであるから、計画時に意図した成果があげられているか、投資に見合ったものであるかを一定時期に検証することは市民に対する説明責任を果すうえにおいても、問題点を把握するためにも重要である。先に、計画策定時における第三者チェック機能の必要性について述べたが、事業実施後についても、計画通りに事業が遂行されているか第三者による事後評価を行い、総括することが必要である。

また、駐車場等の効率的な運営を行うために、個々の駐車場ごとにきめ細かく収支管理を実施し、可能な限り定量的な改善目標を設定して、その改善目標の責任の所在を明確にした上で、達成のために自助努力を

行うという、目標管理の仕組みが必要である。

さらに、個々の駐車場の役割を整理し、目標値とその達成状況については、第三者による評価が必要である。

3. 収支実績及び今後の収支見込み

(1) 各駐車場及び有料橋の収支実績

大阪市が管理する駐車場については、非常に大きな収支累計余剰を計上するものがある一方で、多額の収支累計赤字を持つ駐車場も多く存在し、また道路公社の駐車場はほとんどが多額の収支累計赤字を抱えている状況にある。有料橋についても、多額の収支累計赤字を抱えている。ここでは、駐車場及び有料橋の収支累計状況、最近の収支状況について分析を行う。

1) 各駐車場の収支実績(意見)

i) 各駐車場の収支累計の状況

① 駐車場別収支累計

各駐車場の開業から平成20年度までの収支累計実績は、次のとおりである。

【駐車場別収支累計】

(単位：百万円)

組織	駐車場名	料金収入・雑収入累計	補助金等収入累計	収入計	管理費累計	利息累計	長期借入償還金累計(元本分)	損失補てん引当金累計	収支累計
大阪市	西横堀	13,662	—	13,662	6,100	467	673	—	6,422
	法円坂	2,567	—	2,567	1,000	997	1,434	—	△ 864
	十三	360	—	360	446	2	9	—	△ 97
	新大阪駅南	2,246	—	2,246	571	3	24	—	1,648
	宮原	1,128	—	1,128	794	659	841	—	△ 1,167
	豊崎	776	—	776	568	587	827	—	△ 1,205
	塩草	285	—	285	433	260	397	—	△ 804
	本町	356	—	356	497	715	1,028	—	△ 1,883
	上汐	242	—	242	371	304	542	—	△ 975
	新大阪駅南第2	126	—	126	79	0	0	—	46
大阪市計		21,749	—	21,749	10,859	3,993	5,776	—	1,121
道路公社	扇町	1,823	1,119	2,942	694	1,740	3,667	171	△ 3,330
	靱	1,132	867	2,000	551	1,354	2,553	107	△ 2,566
	大阪駅前	3,108	1,096	4,205	2,066	1,710	4,007	244	△ 3,821
	長堀Ⅰ	6,054	1,594	7,648	2,421	2,449	5,876	548	△ 3,646
	長堀Ⅱ	2,110	—	2,110	954	346	454	—	356
	土佐堀	609	2,856	3,465	571	882	2,331	58	△ 376
	谷町	443	23	465	437	379	1,096	42	△ 1,489
	長堀通	777	—	777	421	74	132	73	76
	安土町	1,417	11	1,427	656	389	1,141	134	△ 893
	長居公園	559	0	559	125	58	125	52	199
東長堀	582	—	582	224	93	121	—	143	
道路公社計		18,614	7,566	26,180	9,120	9,474	21,503	1,429	△15,346

※ 西横堀、法円坂、十三、新大阪駅南は、平成3年度以降の収支累計で

ある。

ほとんどの駐車場において、収入で管理費と利息を賄うのがやっとなっており、借入金の償還までできているのは、高架下で事業費のもとと少なかった大阪市の西横堀、新大阪駅南、新大阪駅南第2駐車場、利用状況が好調な道路公社の長堀通駐車場、管理費が比較的低い道路公社の長居公園駐車場となっている。

収支累計赤字の大きい駐車場（赤字額10億円以上）は、大阪市では、宮原、豊崎、本町駐車場であり、道路公社では、扇町、靱、大阪駅前、長堀Ⅰ、谷町駐車場である。

②収支累計赤字が生じた要因

多額の収支累計赤字が計上された要因を要約すると、次のとおりである。

- a. 駐車場建設計画時の整備台数について、適時なデータを用いた慎重な検討ができていなかったこと
- b. 建設事業費の回収を前提とし、甘い利用見込みとなったこと
- c. 景気低迷等の影響により想定以上に需要が落ち込む一方、他からの供給が増加したことや利便性の問題から利用が低迷したこと
- d. 需要が落ち込み供給が増加する中で、想定していたよりも料金単価が下落したこと
- e. 管理費削減の対応が遅れたこと

a から c については、第3.2.（1）2）ii）利用見込み乖離の要因で述べたとおりである。

- d. 需要が落ち込み供給が増加する中で、想定していたよりも料金単価が下落したこと

需要が落ち込み、供給が増加したことにより、需給バランスが崩れ、これまで数度にわたり周辺駐車場の実勢料金にあわせた料金改訂を行い、想定していたよりも料金単価が下落したことも、要因の一つである。

大阪市でも「道路公社経営改善計画」の多額の債務を負うこととなった原因の分析の中で、土佐堀駐車場について、「計画の時間料金500円を400円に置き換えるとすると、計画通りの駐車場利用があったとしても、引継ぎ時に25億円の債務が発生する」と分析している。

なお、建設費が計画より増加した大阪市建設の駐車場については、建設費の増加に伴い借入金が増加し、その償還を前提にしたため料金単価の設定を甘く見込むことになり特に収支累計赤字が膨らむこととなった。

- e. 管理費削減のための対応が遅れたこと

多額の収支累計赤字を抱えていたにもかかわらず、管理費削減の対応が遅れたことも、要因の一つである。

なお、大阪市及び道路公社が管理費削減策の一つとして、指定管理者（施設管理者）制度を導入したことによる管理費削減効果は、第3.3.（4）1）iii）指定管理者制度導入効果及び第3.3.（4）2）ii）施設管理者制度導入効果に記載している。

以上の結果、多額の収支累計赤字が生じることとなった。

ii) 単年度収支の状況

平成20年度の駐車場別収支状況は、次のとおりである。

【駐車場別平成20年度収支の状況】

(単位：千円)

	西横堀	法円坂	十三	新大阪 駅南	宮原	豊崎	塩草	本町	上汐	新大阪 駅南第2
収入※1①	990,326	221,076	18,383	171,096	95,834	68,786	13,206	32,508	34,603	65,563
管理費②	319,844	84,032	14,170	22,228	47,373	48,391	23,417	35,565	25,763	25,682
収支 ③ (①-②)	670,482	137,044	4,214	148,869	48,461	20,395	△ 10,212	△ 3,057	8,840	39,881
収支率 ③÷①	68%	62%	23%	87%	51%	30%	△77%	△9%	26%	61%
設備更新費 ※2 ④	-	-	327	10,040	14,959	16,074	3,652	23,793	10,733	-
収支 ⑤ (③-④)	670,482	137,044	3,887	138,829	33,502	4,321	△ 13,863	△ 26,850	△ 1,893	39,881
支払利息⑥	10,529	37,406	-	-	26,709	26,980	13,365	31,033	16,467	-
収支 ⑦ (⑤-⑥)	659,952	99,639	3,887	138,829	6,793	△ 22,659	△ 27,228	△ 57,883	△ 18,360	39,881
元金 ⑧	43,941	140,720	-	-	89,041	80,138	40,911	96,291	42,430	-
収支 ⑨ (⑦-⑧)	616,011	△ 41,081	3,887	138,829	△ 82,248	△ 102,797	△ 68,139	△ 154,174	△ 60,790	39,881

※1 収入には料金収入、最低保証収入、大阪市立替光熱費を含んでいる。

※2 工事請負費を設備更新費としている。

【道路公社：駐車場別平成20年度収支の状況】

(単位：千円)

	扇町	鞆	大阪駅 前	長堀Ⅰ	長堀Ⅱ	土佐堀	谷町	長堀通	安土町	長居公 園	東長堀
収入※1①	111,734	126,380	223,086	565,709	607,049	103,695	67,347	91,429	230,641	63,716	163,000
管理費※2②	63,943	51,470	172,331	212,064	239,269	82,310	70,424	49,719	118,017	20,829	55,095
収支 ③ (①-②)	47,791	74,910	50,755	353,645	367,781	21,385	△3,077	41,710	112,624	42,887	107,905
収支率 ③÷①	43%	59%	23%	63%	61%	21%	△5%	46%	49%	67%	66%
設備更新費 ④	1,966	-	-	4,394	1,584	9,950	77,465	4,585	15,855	-	1,396
収支 ⑤ (③-④)	45,825	74,910	50,755	349,251	366,197	11,435	△ 80,542	37,125	96,769	42,887	106,509
支払利息※3 ⑥	73,425	61,326	84,200	95,421	70,998	63,145	49,782	6,822	50,410	7,622	18,909
収支 ⑦ (⑤-⑥)	△ 27,600	13,584	△ 33,445	253,830	295,199	△ 51,710	△ 130,324	30,303	46,359	35,265	87,599
元金 ⑧	382,723	287,564	425,372	720,671	151,460	331,663	214,839	32,356	304,365	49,344	151,461
収支 ⑨ (⑦-⑧)	△410,323	△273,980	△458,817	△466,841	143,739	△383,373	△345,163	△2,053	△258,006	△14,079	△63,862

※1 収入には料金収入、最低保証収入を含んでいる。

※2 管理費は、本社人件費及び物件費である。

※3 利息負担金収入を控除した後の金額である。

大阪市の塩草、本町駐車場、道路公社の谷町駐車場は、収入から管理費を差し引いた収支が赤字となっており、料金収入で管理費が賄えていない状況である。

収入から管理費を差し引いた収支は黒字であるが、収支率が30%を下回り、収益性が低い駐車場は、大阪市では、十三、上汐駐車場、道路公社では大阪駅前、土佐堀駐車場である。

iii) 特に単年度収支が悪い駐車場にかかる現状及び指摘事項

管理費が収入により賄えてない上記3駐車場（塩草、本町、谷町）の現状及び指摘事項は、次のとおりである。

①塩草駐車場（大阪市）

a. 現状

写真		地図	
詳細			
電話番号	06-6648-4646		
受付時間	8時～22時		
定休日	年中無休		
収容台数・構造	133台 地下1層自走式		
利用料金	8時～22時 30分までごとに200円(上限2,000円)		
	22時～翌8時 30分までごとに100円(上限1,000円)		
普通回数券	200円券 (11枚綴り) 2,000円		
	400円券 (11枚綴り) 4,000円		
	1,000円券 (11枚綴り) 10,000円		
定期券	全日定期料金 35,000円		
	昼間定期料金 28,000円		
	夜間定期料金 21,000円		

【塩草駐車場（大阪市）の収支、利用状況推移】

(単位：千円)

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
収入 ①	32,046	31,583	34,349	25,678	13,206
管理費 ②	38,387	39,421	23,896	26,113	23,417
収支 ③ (①-②)	△ 6,341	△ 7,838	10,453	△ 435	△ 10,212
収支率③÷①	△20%	△25%	30%	△2%	△77%
設備更新費 ④	—	—	7,980	—	3,652
収支 ⑤ (③-④)	△ 6,341	△ 7,838	2,473	△ 435	△ 13,863
支払利息 ⑥	20,607	19,543	16,069	14,493	13,365
収支 ⑦ (⑤-⑥)	△ 26,948	△ 27,381	△ 13,596	△ 14,928	△ 27,228
元金 ⑧	46,327	47,476	41,560	39,737	40,911
収支 ⑨ (⑦-⑧)	△ 73,275	△ 74,857	△ 55,156	△ 54,665	△ 68,139
1日あたり駐車台数	78台	75台	79台	58台	27台
修正回転率	1.65	1.63	1.60	1.15	0.51

同駐車場は、なんばパークスや高島屋に近く、平成21年3月に指定管理者が行った駐車場利用者に対するアンケート調査によると約8割が買い物利用と回答しているように、買い物目的が大半を占める駐車場である。

収支状況を見ると、収入は平成16年度より減少し、平成18年度でいったん増加するものの、平成19年度には再度減少傾向に転じ、平成20年度では平成19年度の約半分になっている。1日あたり駐車台数と修正回転率は、収入同様年々減少しているが、平成20年度で約半分となっている。これは大口顧客の利用の減少によるものである。

管理費は減少傾向にあるが、平成18年度を除き、収入から管理費を控除した収支はマイナスであり、収益性の低い駐車場と言える。

収益低迷の理由として、駐車モラルの低さ等の要因もあると思われるが、利用しづらい、場所がわかりにくい等、利用者のニーズとのギャップが生じている可能性もある。

管理費の内訳は、次のとおりである。

【管理費の推移】

(単位：千円)

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
需用費	5,324	3,661	3,184	4,489	3,262
管理委託費	32,004	30,079	—	—	—
役務費	—	23	23	23	24
指定管理料	—	—	20,009	20,009	20,009
本市執行分	588	—	—	—	2
補修修繕料 (工事委託費)	437	5,658	680	305	121
備品購入費	—	—	—	1,287	—
負担金補助及び交付金	34	—	—	—	—
管理費計	38,387	39,421	23,896	26,113	23,417

管理費の内訳としては、駐車場の需用費（主として光熱費）と委託費が大半を占めている。

平成18年度より指定管理者制度を導入したことにより、管理委託費が約1千万円減少している。需用費のうち光熱費は、指定管理者が指定管理料で負担することとなった（大阪市がいったん立て替えて支払い、指定管理者に請求し、指定管理者からの入金額は収入に計上されている）ため、光熱費見合いの約300万円についても減少することとなり、指定管理者制度導入の効果は、年間約1,300万円となっている。

今後、平成21年度予算の収入、管理費の水準が続くと仮定して、平成29年度の償還終了時に見込まれる収支累計赤字は、△1,902百万円と試算されている。

b. 指摘事項（意見）

塩草駐車場においては、収益増強と管理費削減が喫緊の課題である。

平成22年度より、大阪市立駐車場では指定管理者との協定において「利用料金制」が導入される。「利用料金制」では、現在のような大阪市から指定管理者への指定管理料の支払いと料金収入の指定管理者から大阪市への納付といった仕組みから、指定管理者が料金収入を直接收受するという仕組みに大きく変更されることとなる。

この「利用料金制」を導入することで、指定管理者のインセンティブの強化、これまで以上の経営ノウハウの発揮、利用者の利便性の向上が期待され、結果として大阪市の収入が増加することが期待される。

今後、その改善効果に注目しながら、必要であれば営業時間の見直しによる効率化など収益性向上のための思い切った対策を打っていく必要がある。

また、平成20年度より、指定管理者から管理経費の内訳を入手しているが、その内訳を分析することにより、実質的な管理料の削減に向けた継続的な働きかけが求められる。

なお、駐車料金収入で管理費をまかなえない状況が続くようであれば、利用料金制導入効果も踏まえた将来収支を正確に見積もった上で、償還資金等総合的な観点からその存続も含めて検討を行う必要がある。

②本町駐車場（大阪市）

a. 現状

写真	地図
	

詳細

住所	西区靱本町1丁目（本町通道路下）
電話番号	06-6445-6494
受付時間	24時間
定休日	年中無休
収容台数・構造	154台 地下4層機械式
利用料金	8時～22時 20分までごとに100円 22時～翌8時 60分までごとに100円 1日上限料金 1,800円 但し当日限り
普通回数券	100円券（11枚綴り） 1,000円 300円券（11枚綴り） 3,000円
定期券	全日定期料金 33,000円
	昼間定期料金 26,000円
	夜間定期料金 20,000円

【本町駐車場（大阪市）の収支、利用推移】

（単位：千円）

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
収入 ①	23,557	24,580	24,831	32,026	32,508
管理費 ②	39,906	39,594	31,880	35,710	35,565
収支 ③ (①-②)	△ 16,349	△ 15,014	△ 7,049	△ 3,684	△ 3,057
収支率③÷①	△69%	△61%	△28%	△12%	△9%
設備更新費 ④	—	—	7,980	—	23,793
収支 ⑤ (③-④)	△ 16,349	△ 15,014	△ 15,029	△ 3,684	△ 26,850
支払利息 ⑥	49,076	46,021	41,400	34,272	31,033
収支 ⑦ (⑤-⑥)	△ 65,425	△ 61,035	△ 56,429	△ 37,956	△ 57,883
元金 ⑧	109,166	112,640	111,810	93,358	96,291
収支 ⑨ (⑦-⑧)	△ 174,591	△ 173,675	△ 168,239	△ 131,314	△ 154,174
1日あたり駐車台数	33台	34台	68台	82台	81台
修正回転率	1.29	1.34	1.34	1.75	1.77

同駐車場は、本町通沿いのオフィス街に位置し、平成21年3月に指定管理者が実施した駐車場利用者に対するアンケートでも約8割が業務用と回答しているように、業務目的での利用が大半を占める機械式駐車場である。

同駐車場は、西横堀駐車場の5号ブロックと6号ブロックの間に位置し、6号ブロックの入り口と本町駐車場の入り口は共用となっている。西横堀駐車場は平面駐車場で利便性が高く、また高さ制限がない等の理由から、西横堀駐車場の利用の方が多くなっている。本町駐車場の利用を増やすため、本町駐車場は20分100円、西横堀駐車場5・6号ブロックは25分200円の料金設定をしている。

平成20年度の利用状況は、次のとおりである。

【本町駐車場、西横堀駐車場5号ブロック、6号ブロックの利用状況】

	本町駐車場	西横堀駐車場 (5号ブロック)	西横堀駐車場 (6号ブロック)
収容台数(台)	154	83	80
1日平均出庫台数(台)	81	162	174
年間出庫台数(台)	29,546	58,971	63,434
使用料収入(千円)	29,805	71,581	75,049

本町駐車場の収支状況を見ると、収入は増加傾向にあり、1日あたり駐車台数、修正回転率とも増加傾向にある。管理費は平成16年度から若干減少しているが、ほぼ横ばいである。しかし、収入から管理費を控除した後の収支は、依然マイナスであり、収益性の低い駐車場であると言える。

管理費の内訳は、次のとおりである。

【管理費の推移】

(単位：千円)

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
需用費	2,410	2,138	2,322	3,417	5,117
管理委託費	34,757	32,622	—	—	—
役務費	—	31	31	31	31
指定管理料	—	—	28,503	28,510	28,510
本市執行分	1,176	—	—	—	—
補修修繕料 (工事委託費)	1,518	4,803	1,024	2,465	1,906
備品購入費	—	—	—	1,287	—
負担金補助及 び交付金	45	—	—	—	—
管理費計	39,906	39,594	31,880	35,710	35,565

管理費の内訳としては、駐車場の需用費(主として光熱費)、管理委託費(指定管理料)、補修修繕費が大半を占めている。

平成18年度より指定管理者制度を導入したことにより、管理委託費が約400万円減少している。需用費のうち光熱費は、指定管理者が指定管理料で負担するため、光熱費見合いの約200万円（平成18年度）についても減少することとなり、指定管理者制度導入の効果は、導入年度で約600万円となっている。

同駐車場は、機械式駐車場であり、平成20年度にはこの設備の更新費のために多額の費用（23,793千円）が発生している。また、今後も多額の設備更新費が見込まれている。

今後、平成21年度予算の収入、管理費の水準が続くと仮定して、平成27年度の償還終了時に見込まれる収支累計赤字は、△3,215百万円と試算されている。

b. 指摘事項（意見）

本町駐車場は西横堀駐車場と並存しており、そもそもその存在意義は小さいと思われる。同駐車場は毎年収支赤字を計上しており、利用者の多くは業務用であることを勘案すると、終日営業から利用時間帯に見合った営業時間にする等効率化が必要である。

とくに、本町駐車場は機械式のため、24時間営業が一定職員の夜間配置等コスト高要因となっている。隣接する西横堀駐車場も24時間営業であるので、本町駐車場を24時間営業とする必要があるか検討する必要がある。

なお、平成22年度より、大阪市立駐車場では指定管理者との協定において「利用料金制」が導入されるので、その改善効果に注目しながら、必要であれば上記見直しによる効率化など収益性向上のための思い切った対策を打っていく必要がある。

また本町駐車場も塩草駐車場と同様に平成20年度より、指定管理者から管理経費の内訳を入手しており、その内訳を分析することにより、実質的な管理料の削減に向けた継続的な働きかけが求められる。

さらに、今後多額の設備更新費も見込まれるため、将来の設備更新計画を反映させるとともに、利用料金制導入効果も踏まえた将来収支を正確に見積もった上で、償還資金等総合的な観点から存続を含めて検討を行う必要がある。