

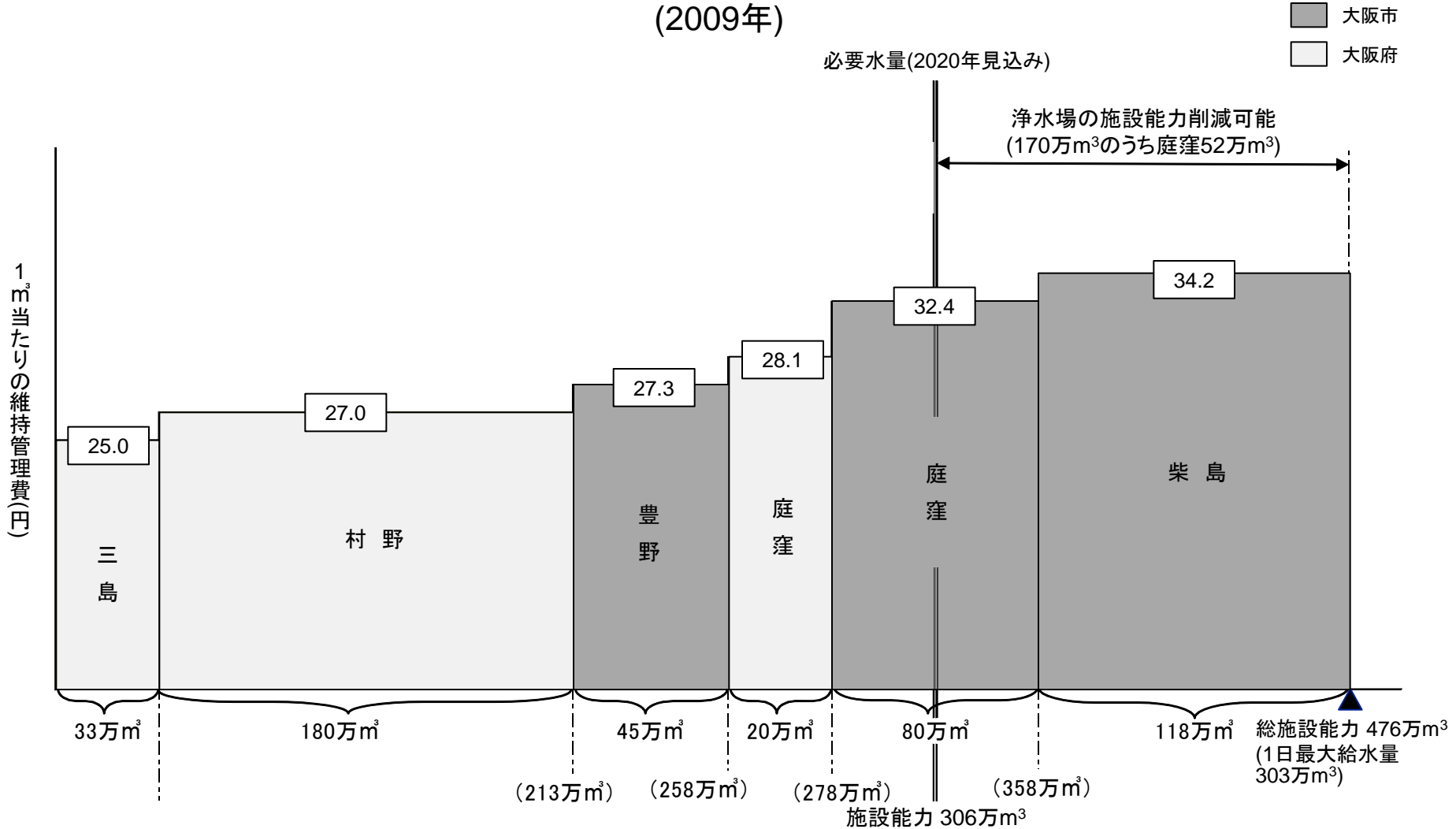
参考資料(2) 都市行政サービスのあり方

- (1) 水道問題
- (2) 地下鉄問題
- (3) 大阪市バス問題
- (4) 都市ゴミ問題

(1)水道問題

浄水場の規模と単価の比較(大阪府と大阪市)

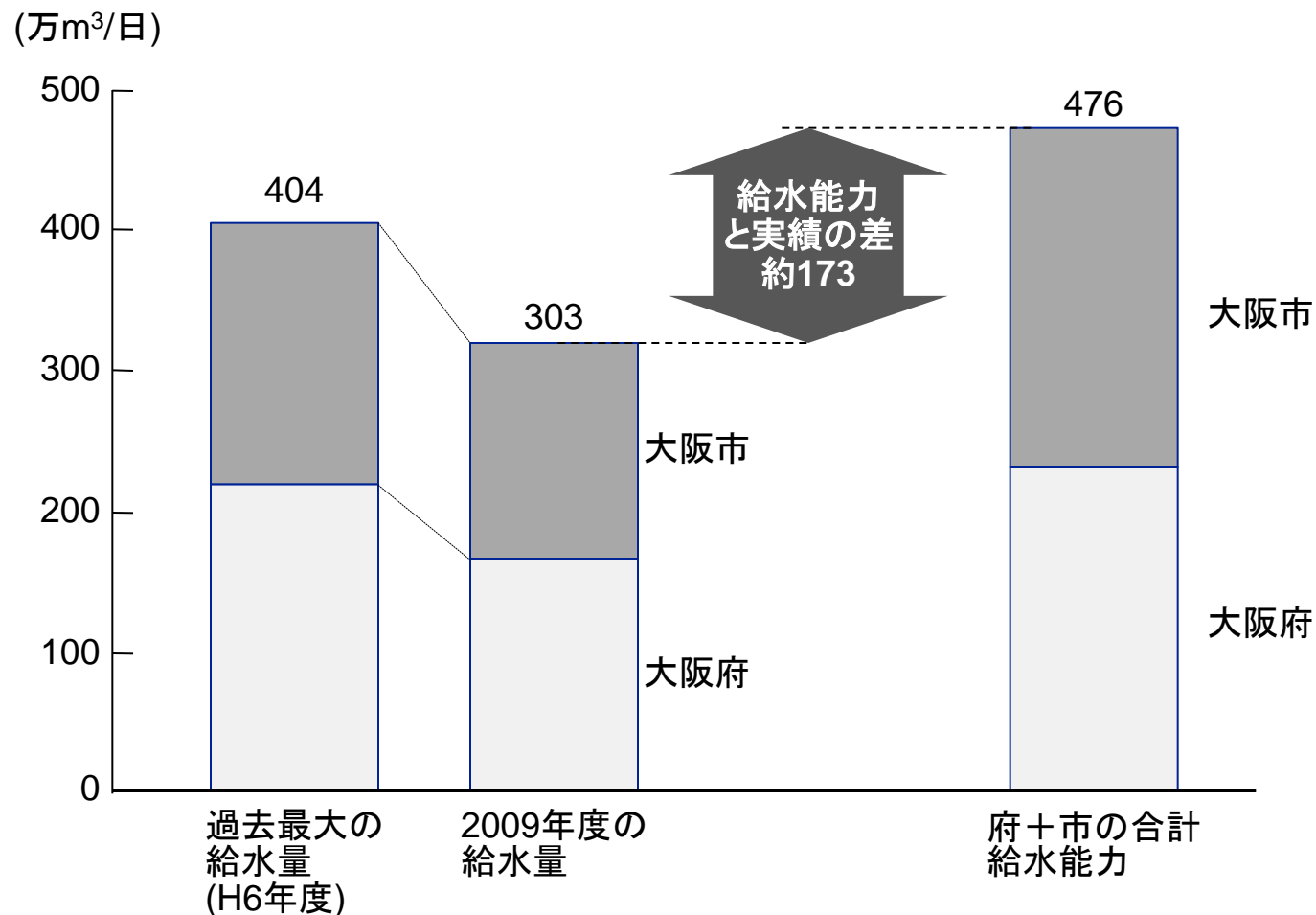
(2009年)



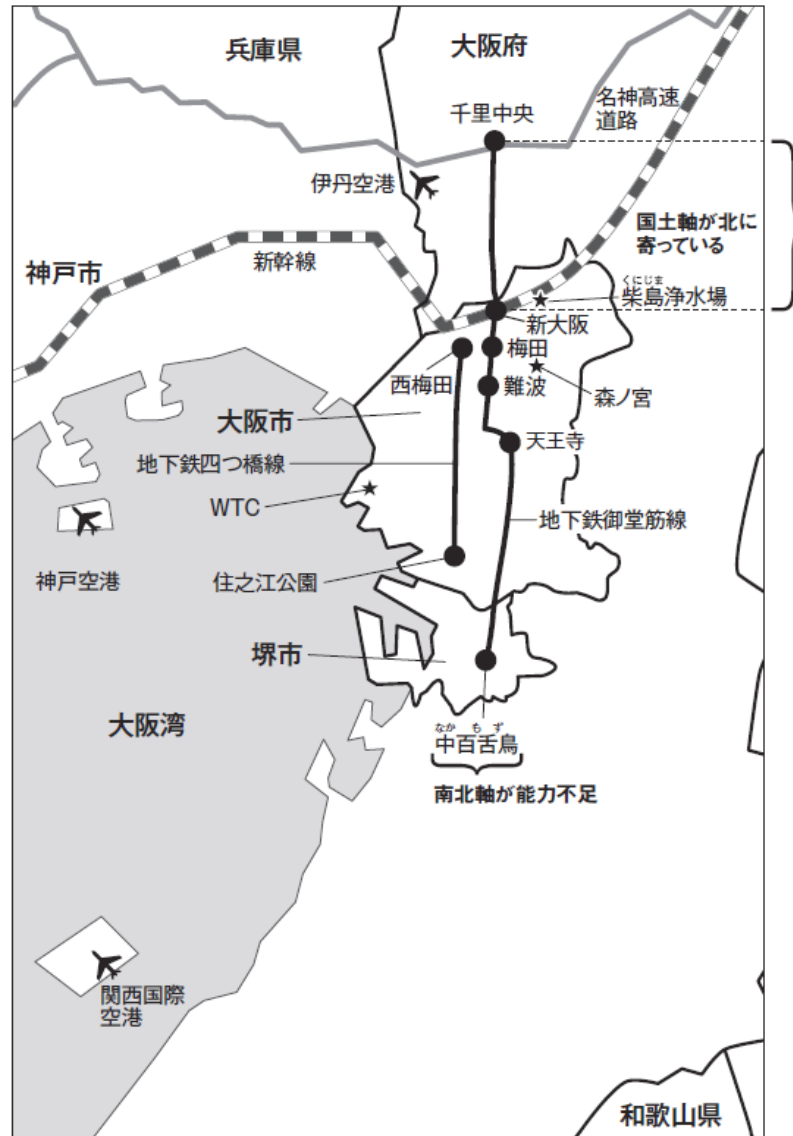
注) 今後の水需要のトレンドを基に推測すると、府市合計(1日最大給水量)で2020年には297万m³、2030年には270万m³となる見込み

給水能力と実績

給水量は年々減少しており、給水能力と実績の差が増大



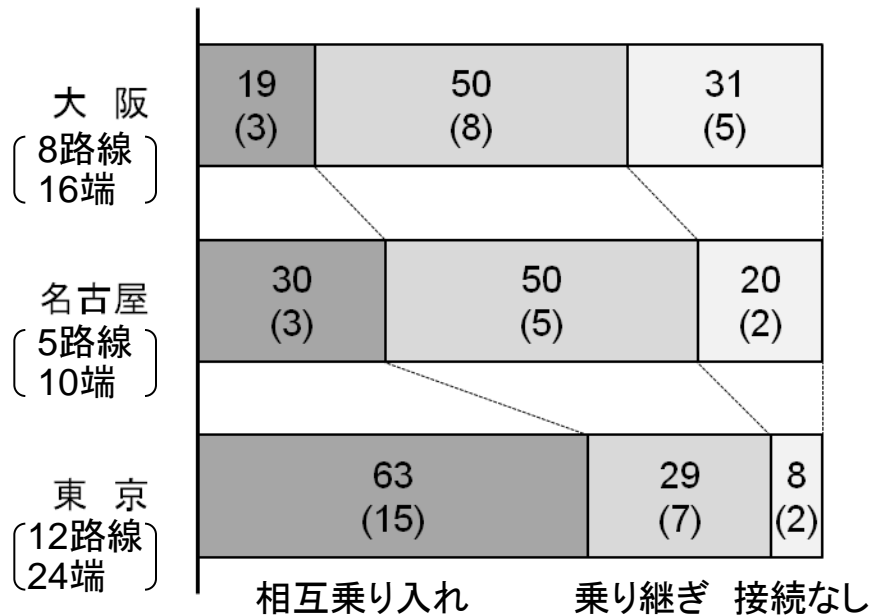
大阪府の都市軸と地下鉄の問題



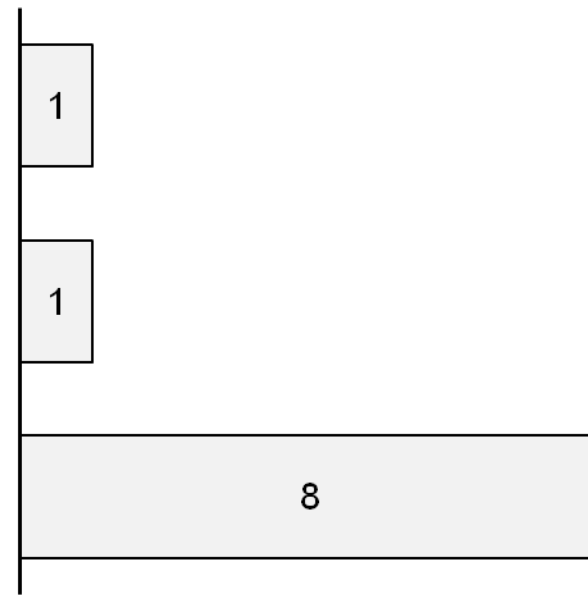
大阪地下鉄の接続状況

路線両端の接続数と接続率

(%; ()は実数)



対面乗り換えの駅数



(注)・東京の数値は「東京メトロ」+「都営地下鉄」

・環状路線である「都営大江戸線」および「名古屋市営名城線」は路線数にカウントしていない

・路線に「支線」がある場合、その端はカウントしていない

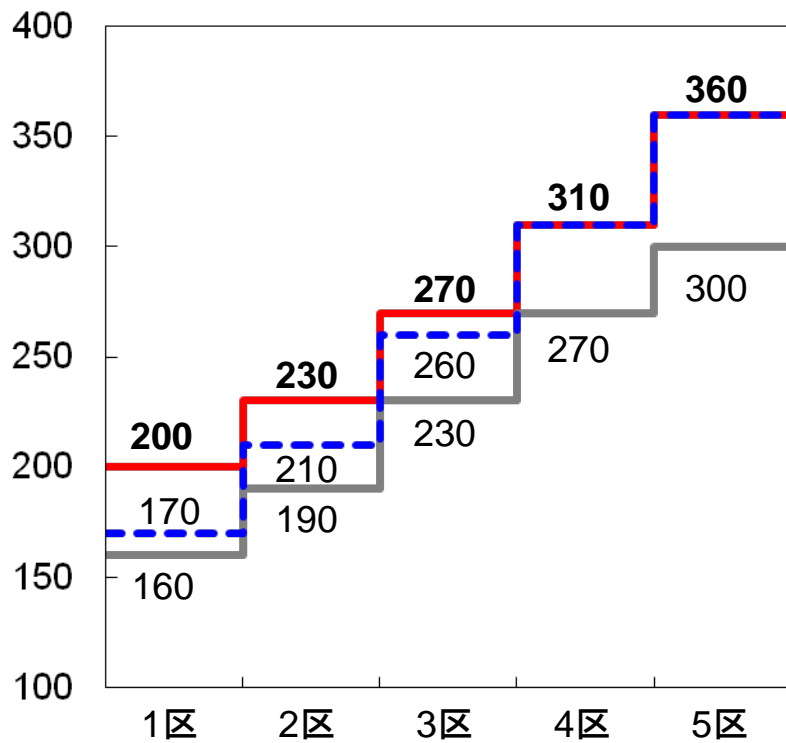
・東京メトロの「小竹向原駅」および都営の「泉岳寺駅」でも相互乗入しているが、両端ではないのでカウントしていない

地下鉄の運賃比較

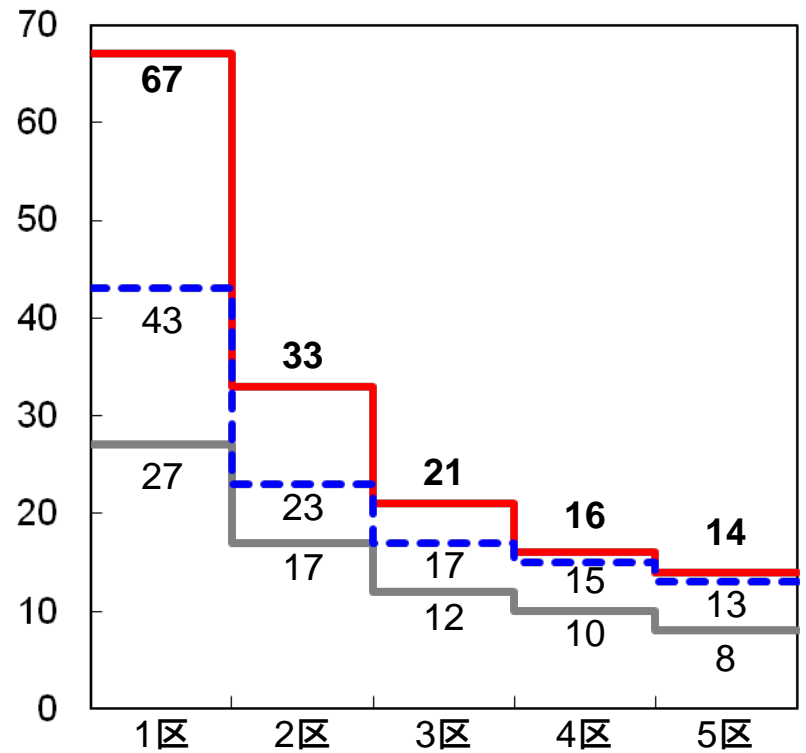
(円)

- 大阪市営
- - 東京都営
- 東京メトロ

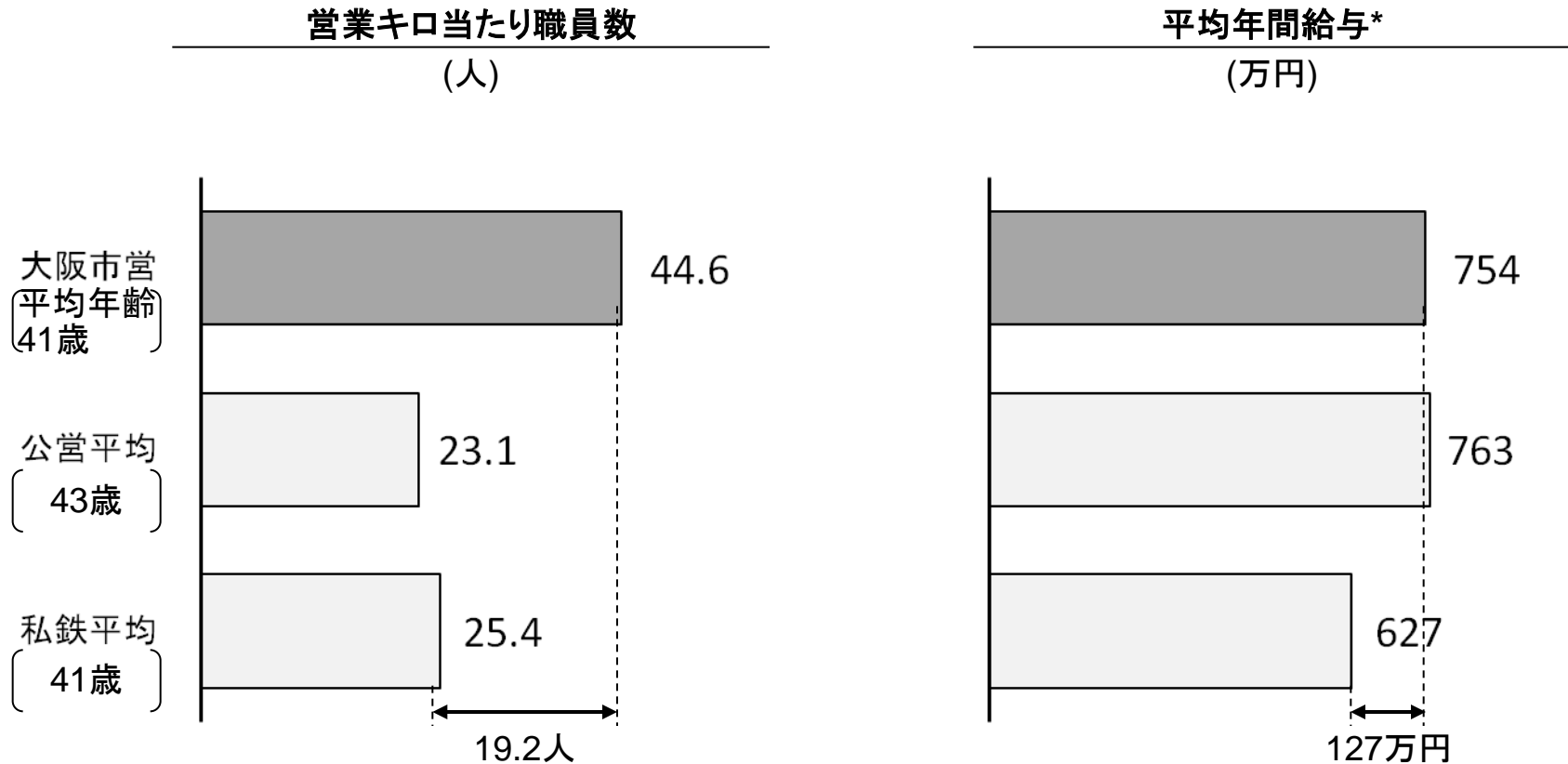
区間別料金



キロ当たり運賃



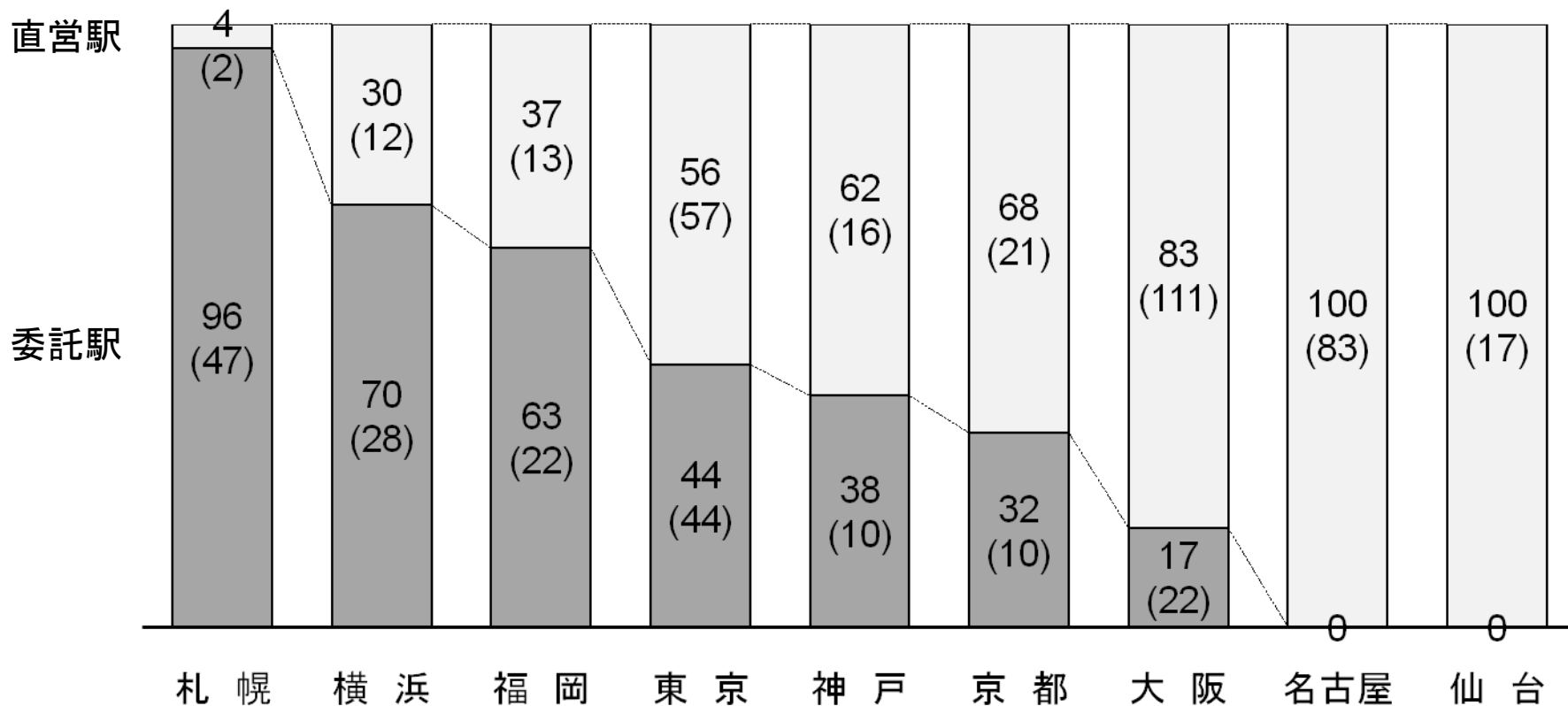
職員の処遇の比較



* 平均年間給与は、公営・私鉄ともに期末勤勉手当(賞与)および諸手当(基準外賃金)を含む額
出所: 公営データは「地方公営企業年鑑(2008)」より、「私鉄平均」は関西私鉄4社(近鉄・南海・阪神・京阪)の決算書(「有価証券報告書(2008)」)より平均を算出

駅業務の委託状況

(%; ()内は駅数)



地下鉄の基礎的データ(運輸成績等)

都市名	営業収益 (百万)	運輸収益 (百万円)	1日平均 輸送人員 (千人)	営業キロ (km)	1日平均 走行キロ (km)	路線数	駅数	平均在籍 車両数	従業員数
東京メトロ	346,224	297,624	6,361	195.1	756,318	9	179	2,665	8,070
東京都営	133,960	123,735	2,337	109.0	317,671	4	106	1,086	3,481
横浜市営	36,830	35,835	542	53.4	90,573	2	40	282	763
名古屋市営	76,177	70,049	1,171	89.1	182,762	6	96	762	2,481
大阪市営	152,847	144,700	2,301	129.9	314,627	8	123	1,280	5,453

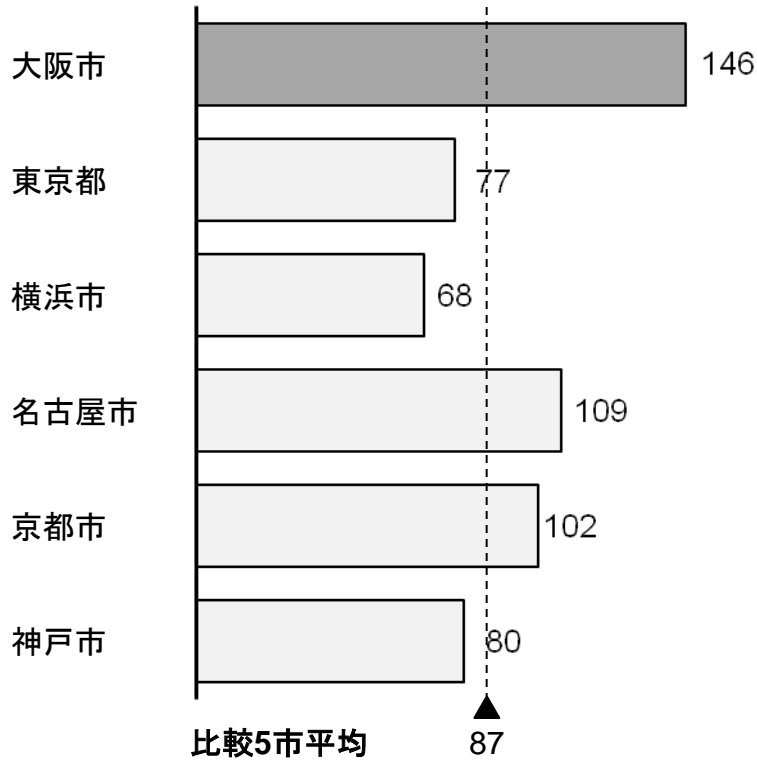
(注) 営業収益には敬老無料パス分の「繰入金」を含む(前ページは分けて表記)。路線数にはニュートラムのようないわゆる「新交通システム」は含まない
出所: 東京メトロは同社の「有価証券報告書(2008)」より。その他は地方公営企業年鑑(2008年決算)

(3)大阪市バス問題

公営バスの生産性

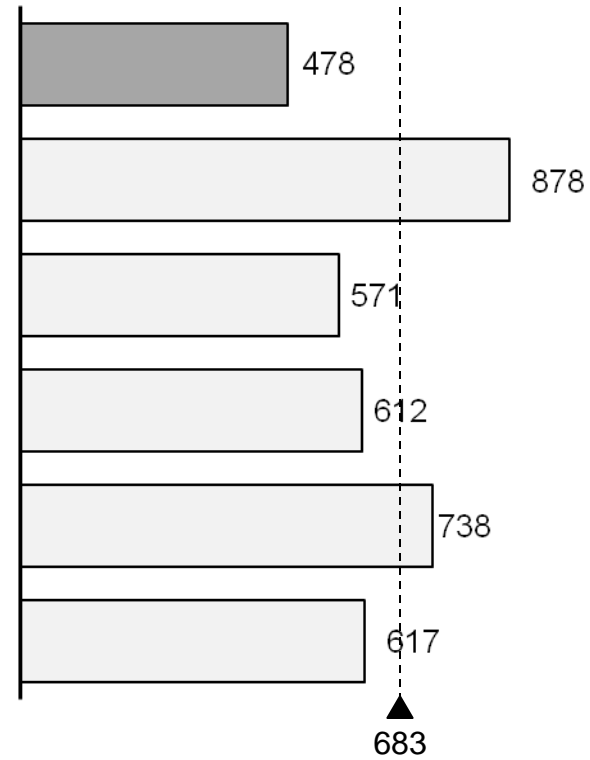
1営業所当たりの車両数

(台)



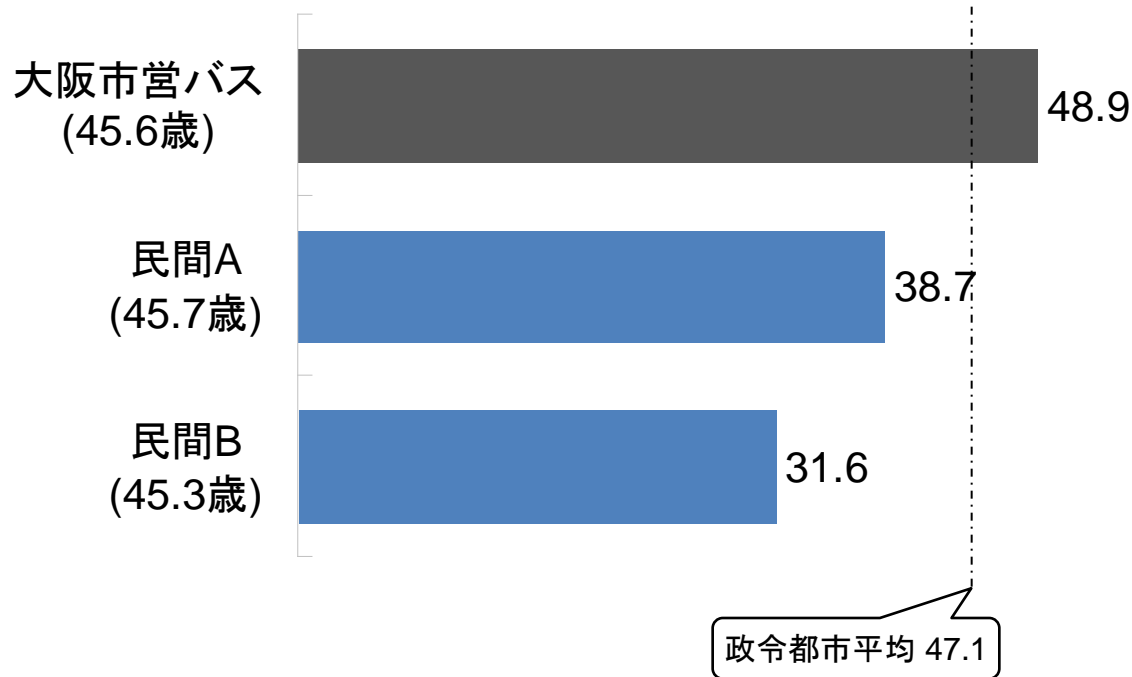
1系統当たり走行距離

(キロ)



バス運転手の給与比較

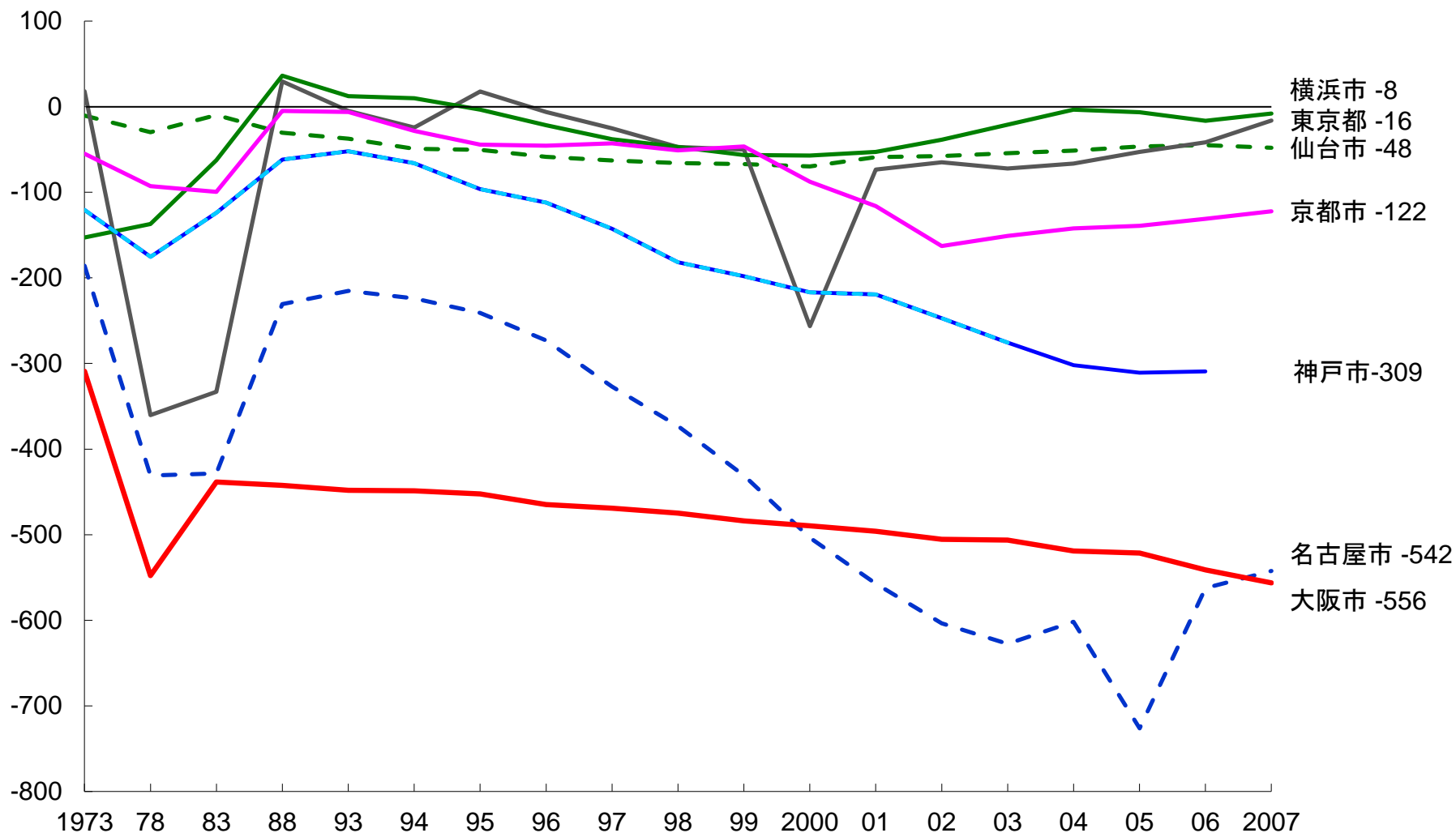
(万円、平均月額)



- ※1 平均給与月額とは、給料月額のほか、扶養手当、地域手当、住居手当、特殊勤務手当等の月ごとに支払う全ての諸手当を含んだ額
- ※2 公営データは平成18年4月分として支給された額、民間データはH16~18年の各6ヵ月分の平均
- ※3 ()内の年齢は平均年齢(公営は「バス事業運転手」、民間は「営業用バス運転手」)

公営バスの累損欠損額の推移

(億円)

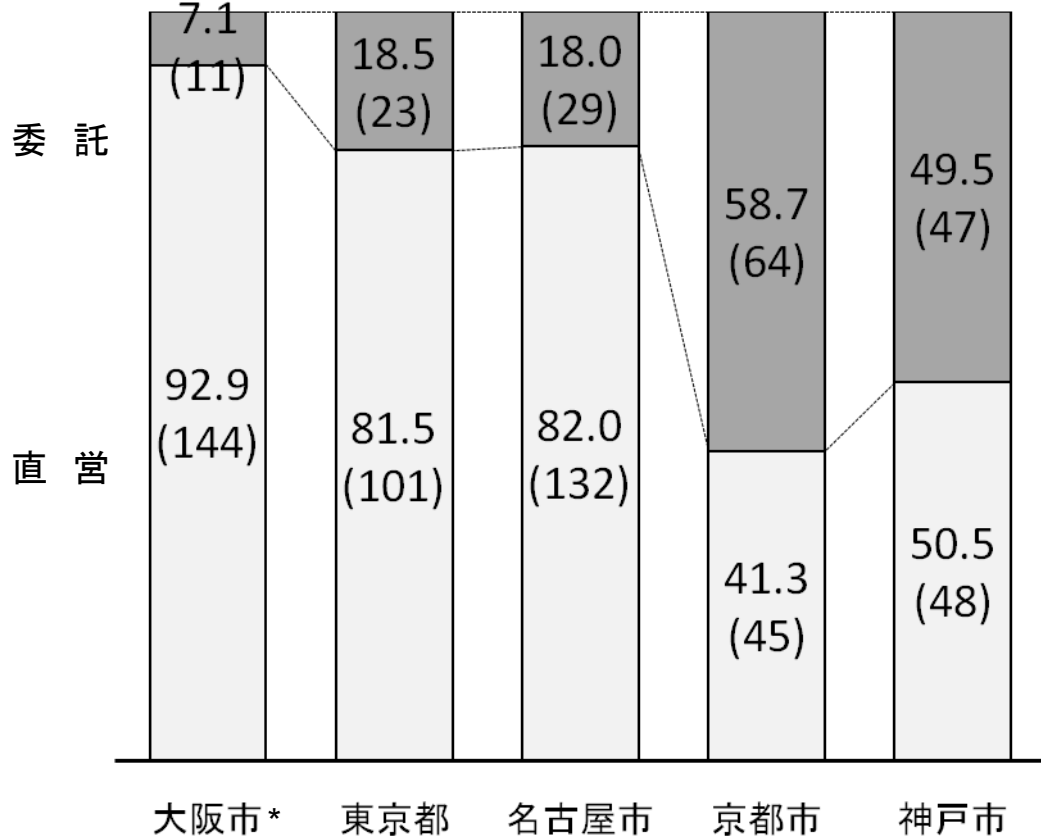


出所: 「大阪市市政改革 事業分析調査報告書(バス事業)」(2005年9月)に2006年と2007年の決算額を加えたもの

公営バスの民間への管理・運営委託

民間への管理・運営委託

(%; ()内は系統数)



参考: 民間事業者への移管**

一部路線移管

青森市
八戸市
仙台市★
川崎市★
横浜市★
神戸市★
明石市
呉市
熊本市

全路線移管

新居浜市
笠間市
出雲市
浜松市★
倉敷市
山口市
函館市
荒尾市
札幌市★
岐阜市
秋田市
三原市
姫路市

* 民間事業者への委託には、大阪運輸振興および神戸運輸振興の第3セクターへの委託を含まない

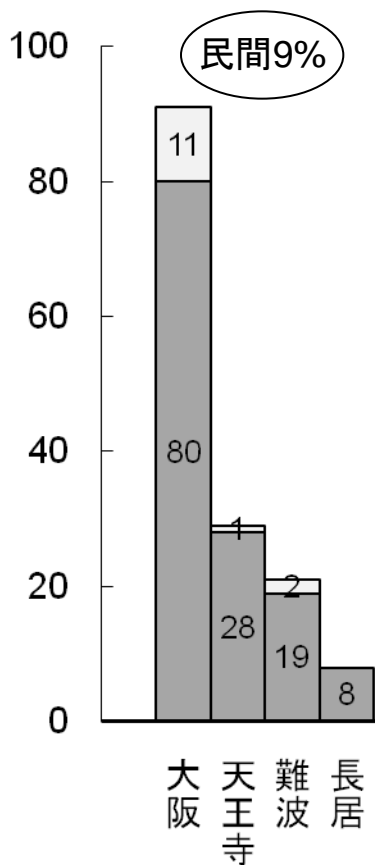
** ★印は政令市

主要駅に乗り入れる公営バスと民間バスの比率

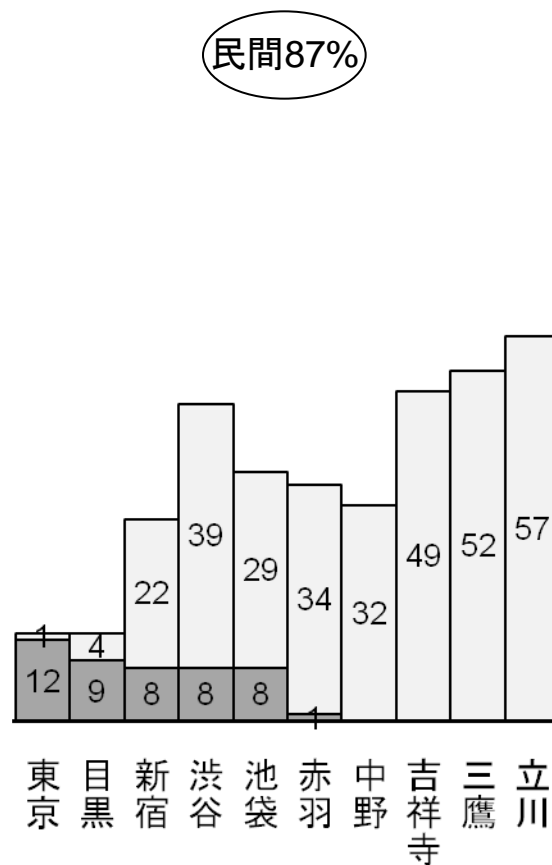
(系統数)

□ 民間バス
■ 公営バス

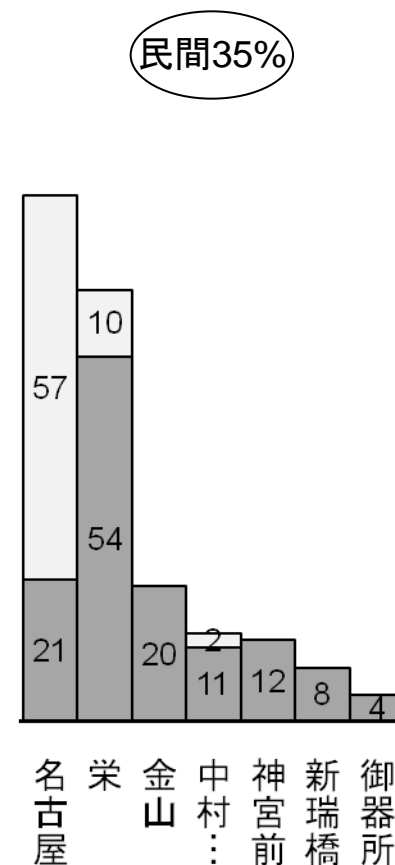
大阪市



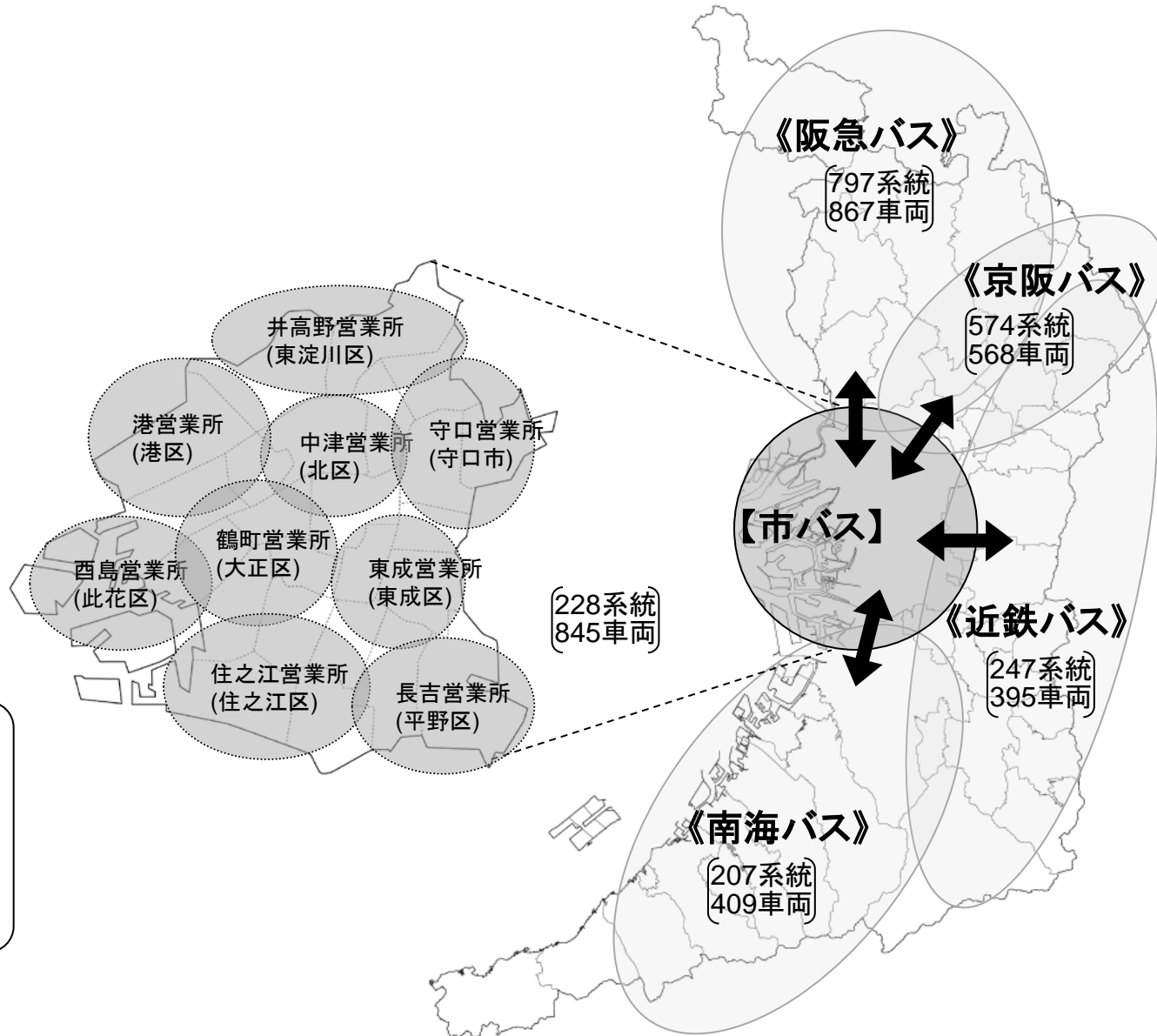
東京都



名古屋市



大阪におけるバスの官民テリトリー区分



参考【1系統当たり車両数】

- 大阪市 <3.7車両>
- 阪急バス <1.1車両>
- 京阪バス <1.0車両>
- 京阪バス <1.6車両>
- 南海バス <2.0車両>

(注) 民間バスは、他府県における運行分を含む

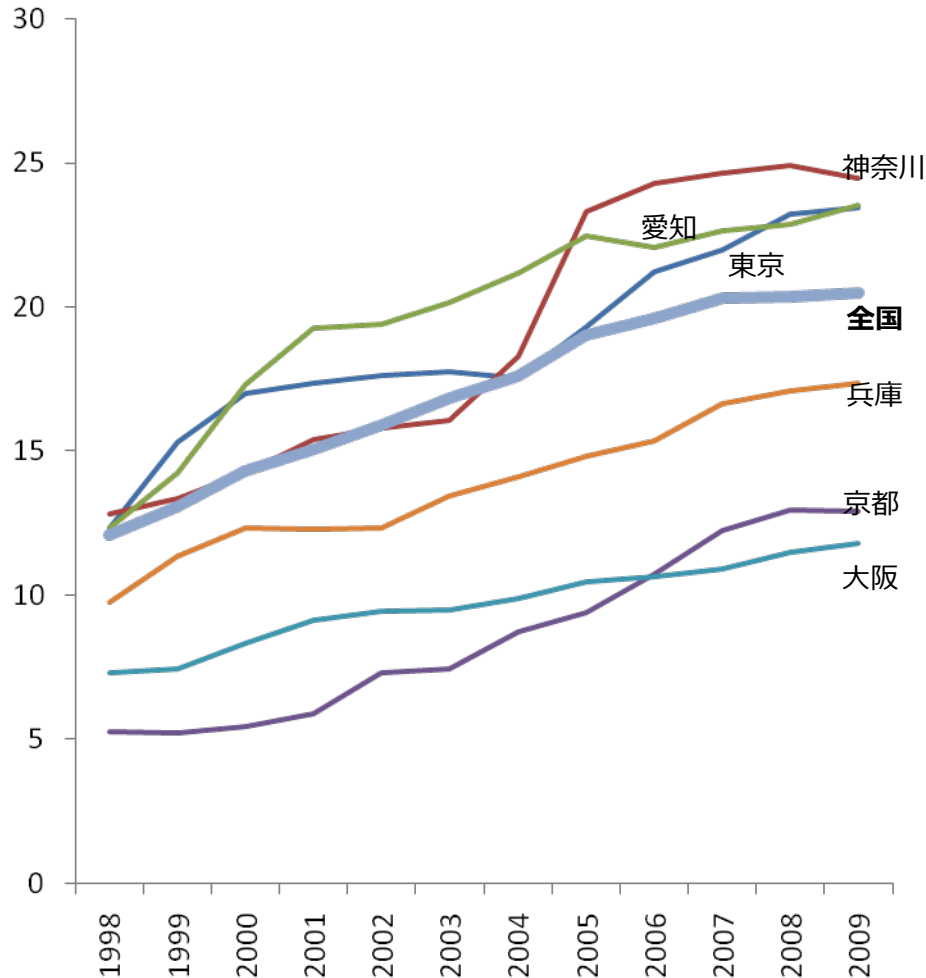
各都市の高齢者優遇乗車証制度

都市名	支援内容	対象年齢
札幌市	自己負担 1,000～17,000円 (負担額に応じて限度額を設定)	70歳以上
仙台市	自己負担 1,000・5,000円 (所得に応じ)	〃
東京都	1,000・20,510円 (所得に応じ・非課税者1,000円)	〃
川崎市	1,000～12,000円 (利用期間に応じ)	〃
横浜市	0～19,500円 (所得に応じ)	〃
浜松市	所得200万円以下で対象	〃
名古屋市	1,000～5,000円 (所得に応じ)	65歳以上
京都市	0～15,000円 所得段階に応じ	70歳以上
大阪市	制限なし	〃
堺市	1回100円 (ただし5のつく日のみ)	65歳以上
神戸市	1回100円	70歳以上
広島市	所得160万以下が対象	70歳以上
福岡市	介護保険所得による制限	70歳以上

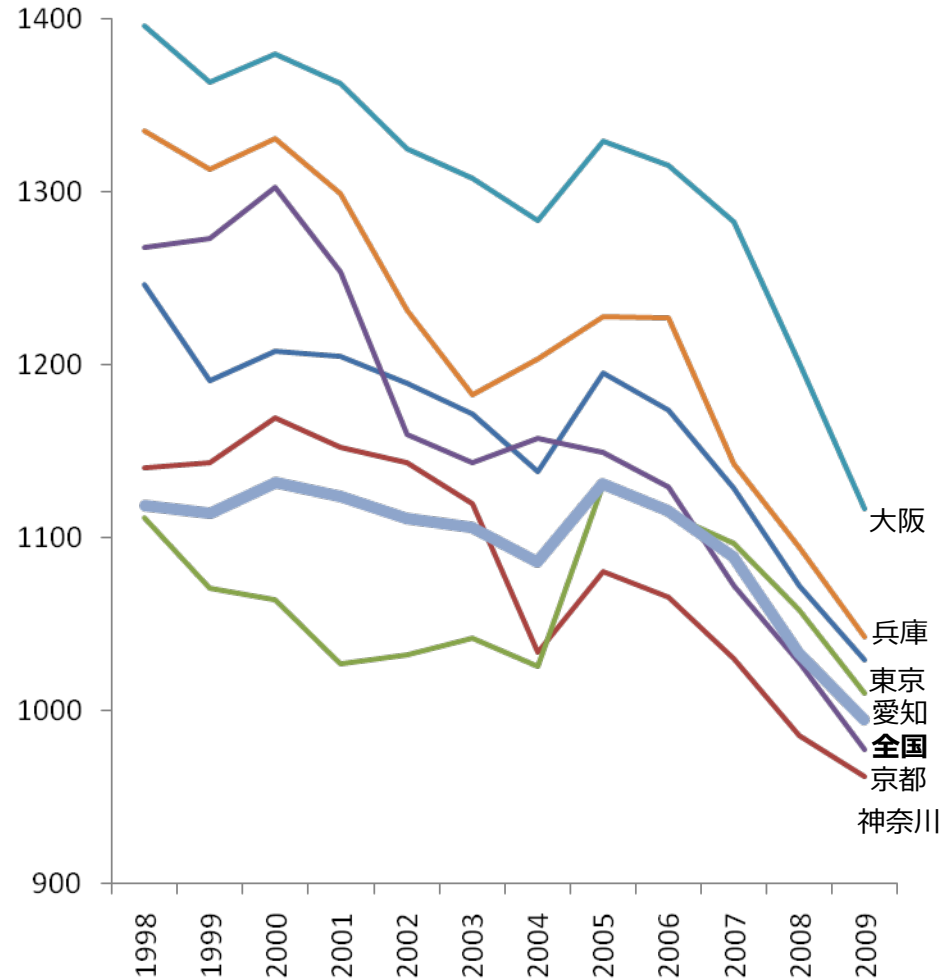
(4)都市ゴミ問題

環境

リサイクル率 (%)



1人当たりゴミ排出量 (g/人日)



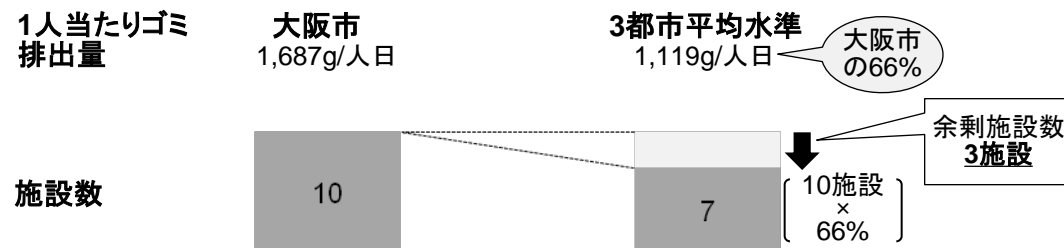
出典「一般廃棄物処理実態調査結果」(環境省) http://www.env.go.jp/recycle/waste_tech/ippan/index.html

〔試算〕 ゴミ焼却施設の最適化

- 大阪市の1人1日当たりごみ排出量を、東京23区、横浜市、名古屋市の平均水準(平成19年度ベースで大阪市の66%相当)まで抑制すると3施設相当分のゴミ焼却施設が余剰になる。
- 大阪府の1人1日当たりゴミ排出量を、東京都、神奈川県、愛知県の水準(平成19年度ベースで大阪市の85%相当)まで抑制すると7施設相当分のゴミ焼却施設が余剰になる。また、ゴミ排出量の最も少ない神奈川県水準(平成19年度ベースで大阪市の80%相当)まで抑制すると9施設相当分のゴミ焼却施設が余剰になる。

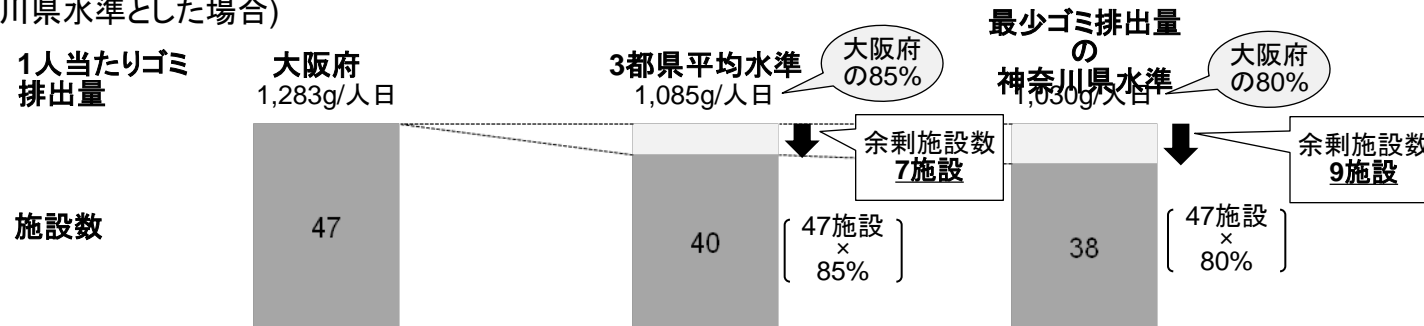
1. 大阪市と3大都市の比較(平成19年度)

○ 大阪市の1人1日当たりのゴミ排出量の目標水準を3都市(23区、横浜市、名古屋市)の平均水準とした場合



2. 大阪府と3都県の比較(平成19年度)

○ 大阪府の1人1日当たりのごみ排出量の目標水準を、3都県(東京都、神奈川県、愛知県)の平均水準および最少ゴミ排出量の神奈川県水準とした場合



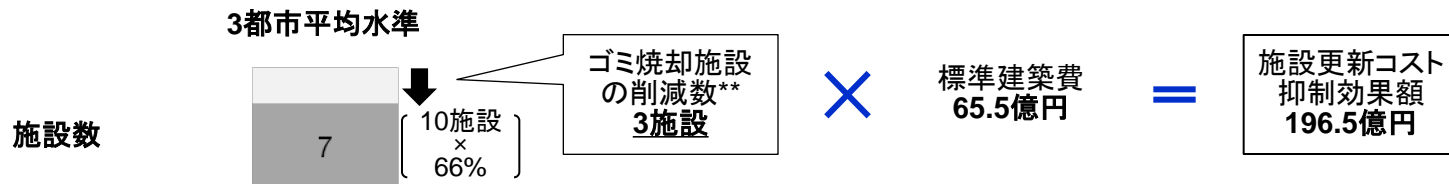
〔試算〕 ごみ焼却施設の更新コスト抑制効果

- 大阪市で余剰とされるごみ焼却3施設を更新しない場合、196.5億円の施設更新コスト抑制効果額がある。
- 大阪府内で余剰とされるごみ焼却施設数が7施設の場合458.5億円、また余剰とされる施設数が9施設の場合589.5億円の施設更新コスト抑制効果額がある。

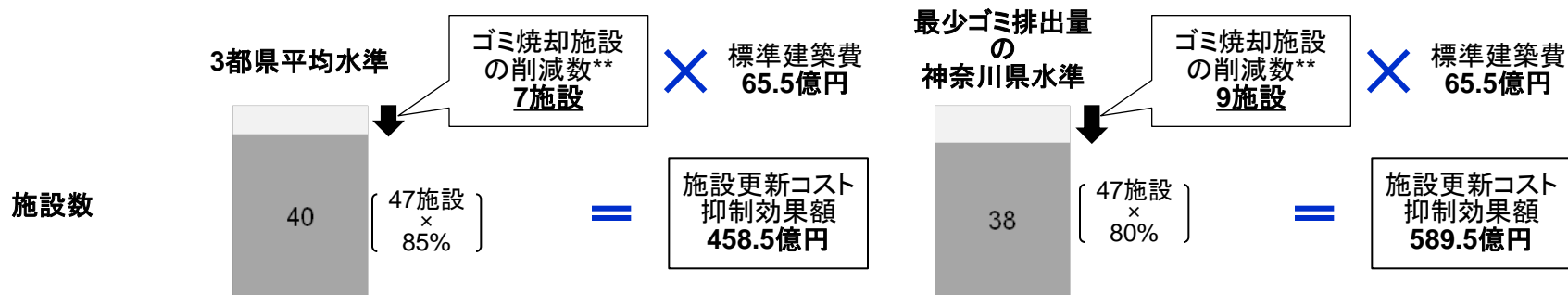
＜ごみ焼却施設更新コスト抑制効果＞

ごみ焼却施設1施設当たりの建築費を標準建築費65.5億円*で試算すれば、余剰能力相当の施設更新をしない時、それぞれ次のコスト抑制効果が期待できる

1. 大阪市と3大都市の比較(平成19年度)



2. 大阪府と3都県の比較(平成19年度)



* 平成18年2月22

** 前ページ試算より

出所: 大阪府市町村合併推進審議会(第3回)資料より

森之宮工場の建て替え計画

現工場と新工場(計画)

	現工場	新工場(計画)	
ごみ処理能力	720トン/日	400トン/日	
敷地面積	約13,000㎡	約17,000㎡(南方向へ拡張)	
余熱利用	周辺施設へ蒸気を供給 発電設備なし	近隣地域へ必要に応じた形態でエネルギー供給 発電設備を備える	

建替えスケジュール

