

## 大阪府指定出資法人評価等審議会（第12回）

■と き	平成31年2月22日（金曜日）13:00～15:55
■と ころ	大阪赤十字会館4階402会議室
■出席者	上林 憲雄（神戸大学経営学域長・大学院経営学研究科長・経営学部長・教授） 坂本 守孝（坂本公認会計士事務所 公認会計士） 砂留 洋子（三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 シニアコンサルタント） 山本 彰子（山本彰子中小企業診断士事務所 中小企業診断士） 吉村 典久（大阪市立大学大学院経営研究科・商学部 教授）
■議 題	（1）大阪府指定出資法人評価等審議会の運営等について （2）大阪府道路公社の中期経営計画（案）について （3）大阪外環状鉄道（株）の事業計画（案）について （4）指定出資法人への人的関与の再点検について
■報告事項	指定出資法人の役員公募に係る報告について ・（株）大阪鶴見フワラーセンター 代表取締役社長 ・大阪高速鉄道（株） 常務取締役運輸部長

### （1）大阪府指定出資法人評価等審議会の運営等について

#### 【審議会会長の選任】

委員からの推薦を受け、上林委員を審議会会長として選任

#### 【職務代理者の指名】

上林会長より、会長の職務代理者として八木委員を指名

#### 【会議の公開、非公開の取扱いについて】

事務局から会議の公開、非公開の取扱いについて説明の上、承認を得る

※ 委員からの質疑等は特になし

### （2）大阪府道路公社の中期経営計画（案）について

資料4、5に基づき、法人から中期経営計画（案）について説明

委員：「日平均交通量」の目標値の基礎となるデータは、いつ、どこが算定した数値を元に行っているのか。

法人：接続する道路の状況や周辺のまちづくりの状況など、様々な要素を踏まえ、公社において今年度の見込みを元にして算出している。

委員：今年度の経営目標設定の審議では、「日平均交通量」の目標値を下方修正していたと記憶している。その際には、賃面有料道路と接続する新名神高速道路の交通量について10年前のデータから算出した前中期経営計画の目標値に基づき目標設定していたところ、供用に伴いNEXCO西日本が改めて交通量を算定したため、公社の目標値についても新たな数値に基づ

いて設定したという説明であった。今回の中期経営計画の目標値についても、公社が独自に算出した数値ということか。

法人：新名神高速道路からの乗り継ぎの交通量は、NEXCO 西日本の最新のデータを元にしてはいるが、目標値については、乗り継ぎ分を含めた最新の交通量見込み値に基づき、公社としての考えを入れた数値である。

委員：「コスト縮減額」について、2019年度は点検・工事等が多くあるように見えるが、どの部分がコスト縮減されているのか。

法人：2019年度においてコスト縮減効果が生じるものとしては、橋梁の定期点検における点検方法の変更により約5,000万円の縮減を見込んでいるほか、電気料金の縮減効果として約1,700万円を計上している。2020及び2021年度については、橋梁の定期点検がないため、電気料金の縮減効果のみを計上している。

委員：記載されているコスト削減額は、対前年度比の金額か。

法人：前中期経営計画より継続して行っている取組みを縮減額としており、取組みを行わなかった場合と比べた縮減額である。

委員：「コスト縮減額」について、コメント等を入れて分かるようにした方が良い。

法人：記載について検討する。

委員：橋梁点検における大型橋梁点検車の導入については、大型の点検車を取り扱うリース会社が出てきたため、リースできるようになったのか。

法人：お見込みのとおり。これまで鳥飼仁和寺大橋のサイズを点検できる点検車がなかったが、最近になって大型の橋梁点検車が出回るようになったため、定期点検において使用していくこととした。

委員：点検車は特殊な車だと思うが、リース料金は相見積もりで確認しているのか。

法人：実際の発注は競争入札を行うが、定期点検の予算を立てるに当たり、点検車の1日当たりのリース料金がどのくらいか業者から情報を得たうえで、見積価格で算定している。なお、点検業務については業者に発注するため、橋梁点検車をリースで調達するか、自社で保有しているものを使用するかは受注業者次第になる。

委員：利用促進の取組みに記載されている回数券の販売については、どのくらいの方が利用されているのか。

法人：鳥飼仁和寺大橋有料道路では、年間の料金収入の約6分の1程度。

委員：回数券はどのような利用者が多いのか。

法人：企業の営業用車等の利用が多いと推測している。

委員：コンビニで取り扱うためにはコストもかかると思うが、どの程度売り上げがあるのか。

法人：鳥飼仁和寺大橋の近隣にあるコンビニで取り扱っていただいております。月40~50万程度ある状況。

委員：周辺施設とのタイアップは、どのようなところと実施しているのか。

法人：箕面有料道路ではゴルフ場と提携し、箕面有料道路の利用者に対し特典を付けてもらっている。他にも様々な施設に声をかけている。

委員：特典を付けなくても、ゴルフ場利用者が最初から箕面有料道路を使うのであれば、余分なコストがかからないのではないか。

法人：特典の商品などはタイアップ先の企業に負担してもらっている。また、タイアップ周知のた

めに作成する広報物の費用は発生するが、大きく取り上げている企業から掲載料として印刷料金の一部を負担してもらっているケースもある。

委員：収益について、2018年度の料金収入以外の内訳は何か。

法人：2018年度は業務外収入が約3億円あるが、約1億円は府からの利子補給金であり、2019年度からは借入金の実質0になるためなくなる。残りの約2億円については、箕面有料道路に整備したETC中央装置を第二阪奈有料道路でも使用していることから、第二阪奈有料道路を共同管理する奈良県道路公社より徴収していた施設整備にかかる費用の負担金について、第二阪奈有料道路の移管に伴い、残額を一括して清算することとしたものである。

委員：「日平均交通量」については今年度の目標設定の際も議論となったが、公社の努力シロをどのように考えているのか。

法人：利用促進の取組みによりどれだけ増えるのか定量的な想定を行うことは困難。国の調査等においても車の走行台数等は年々減少していく状況にあるが、その中でも交通量を減少させないようにしていく、目標値をキープしていくというのが公社の努力。

委員：難しいことは理解するが、中期経営計画や次年度の経営目標については、公社の努力がより分かりやすい計画を立てていただきたい。

法人：公社としても検討したが、努力シロを数量として示すのは難しい。「日平均交通量」については、今後伸びるであろうという見込みを含めた目標を設定し、目標達成に向けて利用促進の取組みを行っていく、そのことを努力シロとしてご理解いただきたい。

事務局：この点については意見にずれ違いがあるため、今後経営目標設定の際に、公社の努力が分かるようにできるのかどうかという点は調整が必要。公社の説明では、一般的に交通量が減少するところを現状維持又は微増とするのが努力シロということであれば、それを分かるようにするのは難しいのか。

法人：国の調査において、今後交通量の減少が示されているが、個別の路線ごとのデータはなく、全国的な傾向として減少していくことが示されている。公社としては、そうした傾向の中でも減少しないようにしていくという目標設定をしているが、個別路線の減少幅が分からない状態で数字を出しても、何の根拠もない数値になると考えている。

委員：努力シロというと、経営努力でプラスに転じていくというイメージがある。減少幅を少なくするというが、もう少し頑張ることはできないのか。

法人：他の高速道路を含め交通量は減少している状況。その中で公社の管理する有料道路は、一般道路が混雑しているときのバイパスとして、有料であっても利便性を選択した方が利用されるものであるため、その交通量の増加を数値として表すのは難しい。

委員：各路線の混雑具合はどういう状況なのか。道路のキャパシティとして、渋滞が発生するなど飽和状態なのか、それとも交通量に余裕がある状況なのか。

法人：時間帯によって交通量に変動があるが、道路の容量としては呼び込むことは可能。今後も利用者呼び込むように利用促進に取り組んでいくが、実際に呼び込めるかどうかは難しい。

委員：公社は営利企業ではないから難しい面はある。今後指標を検討する際、台数だけでは適切な数値が分からないため、利用率など分析の角度を変えることを検討してはどうか。

法人：交通量の部分については、意見を踏まえ整理する。

委員：箕面有料道路の移管はいつ頃になる見込みか。

部局：現在、国と協議を続けているが、移管時期がいつになるかは具体的に決まっていない。府と

してはこれまでも新名神高速道路との接続状況や、中国自動車道の代替路としての渋滞緩和等の効果を訴えてきており、一体とした料金体系になるよう働きかけていく。

法人： 公社としてはこれまでの移管の経験を踏まえ、箕面有料道路についても移管に向けた準備をすすめていくが、時期が未定であることから、今回の中期経営計画では移管が行われていない前提で策定している。

委員： いくつか指摘があった部分については会長が預かり、事務局と調整することとしてよいか。

各委員： 異議なし。

### (3) 大阪外環状鉄道(株)の事業計画(案)について

#### 資料6に基づき、法人から事業計画(案)について説明

委員： 全線開業後の収支で、単年度黒字が約20年後になる理由は何か。

法人： 鉄道資産の減価償却が非常に多いため、開業後は線路使用料の収入よりも減価償却費が多くなるため決算上赤字となる。減価償却が進んで黒字化するのが開業後約20年になる。

委員： 損益の推移で2019年度及び2020年度で一度悪化するのとはどのような理由か。

法人： 北区間の減価償却が始まることにより、減益となる。

委員： 線路使用料による収入は一定であるが、コストが変わるため決算の変動があるということか。売上という面では他路線からの乗り換えなど、利用者の拡大をどのように図っていくのか。

法人： 乗り継ぎ等の利用者の拡大については、鉄道を運行するJR西日本が検討していくことになるが、法人としても乗客数を増やすのは重要と考えており、乗り継ぎのPRをパンフレット等で実施していく。

委員： 駅ナカのテナント等もJR西日本が行うのか。

法人： お見込みのとおり。駅構内の店舗営業、広告等はJR西日本が行う。

委員： 駅を利用してもらうためにもう少し利用促進に取り組んでも良いのではないか。

法人： 法人としては、高架下において駐輪場整備や店舗の貸付等を行っていく予定。

委員： おおさか東線の建設のために設立された会社であり、開業後はあまり多くのことができない法人という印象。残事業はあるものの、経営面でできることが少ないだろう。

委員： 事業計画の期間を2年としている理由は何か。

法人： 2019年3月16日に全線開業を迎え、これまでの建設事業とは業務の様態が大きく変わる。開業後は残事業を2年間行っていくが、残事業が完了すればまた大きく変わるようになるため、計画期間を2年としている。残事業が完了した時点で、新たに計画を策定する予定。

委員： 借入金のグラフについて、法人設立時の計画と今回の計画では、完済となるタイミングは変化しているのか。

部局： 法人を設立した当初の計画では、完済時期は開業後43年より短かった。

委員： その理由は何か。借入金そのものが増えたのか。

部局： 法人を設立した当時はおおさか東線全線を一括して開業することを想定していた。その後、工事進捗の状況を踏まえ、南区間を先行開業することとなった。区間を分けて開業することに伴い、当初の計画から線路使用料等の料金収入も変わったため、事業スキームを見直し、開業後43年で償還する形となった。

委員： どのような理由で償還期間が延期されたのかわかる資料を出してほしい。返済期間が変化し

たのが、その理由だけなのかを確認したい。

法人：資料を作成して提出する。

委員：人的関与について審議を行った際、法人は役員の出身母体によって役員報酬額が異なるため、出身団体が給与差額を補填するのが筋ではないかという話があったが、こうした報酬額の差は借入金の返済にも影響するのではないか。

法人：府・市・JR 西日本から派遣されている役員については現給保障となっており、出身母体により差は生じるが、現在の返済計画の中では役員報酬額の差の分は吸収でき、大きな影響を与えない程度であると考えている。

委員：今後環境アセス調査を行った結果、対策工事が必要となった場合の費用は含まれているのか。

法人：環境対策工事は南区間でも実施しており、その時の実績を踏まえ、今回開業する北区間においても残事業費に一定見込んでいる。

委員：残事業は2年で完了すると記載されているが、一方で権利者との交渉が難航することが想定されるという記載もある。現時点でそのような案件が見込まれているのか。

法人：南区間において開業後2年間で完了した実績がある。北区間においても南区間の時の実績を踏まえ、2年間で完了させていきたいと考えている。

委員：事業計画としてはもう少し内容等について詳細なコメントがあった方が良いと思うが、具体的に記述できない部分もあるため、経営目標設定の際に数値等が出てくるのであれば、それでも良い。

委員：一般管理費について、全体の金額だけでは分からないため、個別の内容を教えてください。

法人：明細を作成し提示する。

委員：残事業の2年間の後の目標はどうしていくのか。

法人：法人の最大の目標は借入金の返済である。

委員：路線の安全管理については JR 西日本へ委託しているのか。

法人：日常管理は JR 西日本が実施し、当社は管理状況を確認していく。通常時であれば問題ないが、災害等の発生時の対応は、鉄道施設の所有者である当社が行うため、重大な責任があると考えている。

委員：残事業完了後は人員が減る見込みなのか。

法人：残事業の進捗に応じて組織・人員を見直す予定。残事業終了後の 2021 年度以降についても状況を踏まえて体制を見直していく。

委員：いくつか指摘があった部分については会長が預かり、事務局と調整することとしてよいか。

各委員：異議なし。

#### (4) 指定出資法人への人的関与の再点検について

##### 資料7～13に基づき、事務局から人的関与に係る進め方について説明

委員：大阪産業局における府関与ポストは、4枠ある常勤理事のうち、1枠を府の関与ポストとするとの説明であるが、仮に、本審議会で関与させる必要はないという結論になった場合は、どのように取り扱うのか。

事務局：ご審議の結果、関与の必要がないという結論に至れば、府としても基本的には関与させることができないという考え方になる。

委員：関与の必要が認められるという結論に至った場合は、この理事のうちどこかが府関与ポストになるということか。

事務局：ご指摘のとおり。

(報告事項) 指定出資法人の役員公募に係る報告について

資料 14-1、14-2に基づき、事務局より役員公募について報告

委員：資料 14-1 と資料 14-2 の応募資格に違いがあるが、その取扱いについて、教えてほしい。

事務局：法人へ確認する。