



### 3. 主要事業の概要

#### 【事業規模(事業費)】

(単位:千円)

事業名	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度 予算	備考
① 建設事業	6,741,581	7,809,949	10,335,741	11,489,000	路盤工事、高架橋工事、軌道新設工事、電気設備工事、詳細設計、用地買収など
全事業合計に占める割合	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
全事業合計	6,741,581	7,809,949	10,335,741	11,489,000	
全事業合計に占める割合	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

#### 【事業計画及び事業実績】

事業内容	事項	事業量		備考
		平成29年度事業量	平成30年度計画量	
大阪外環状鉄道建設事業	(1)南区间(放出～久宝寺) ・平成20年3月開業 ・延長 9.2km(7駅)	(1)南区间 ・西日本旅客鉄道株式会社等との基本協定等と安全管理規程の遵守により、鉄道事業の円滑な運営と安全を確保 ・衣摺加美北駅の開業	(1)南区间 ・西日本旅客鉄道株式会社等との基本協定等と安全管理規程の遵守により、鉄道事業の円滑な運営と安全を確保	
	(2)北区间(新大阪～放出) ・平成30年度末開業予定 ・延長11.1km(6駅)	(2)北区间 ・設計協議 ・本格的工事の進捗 ・用地買収完了	(2)北区间 ・整備工事完了 ・諸検査、習熟運転実施 ・年度末開業	

#### 4. 大阪府の財政的関与の状況

(単位:千円)

区 分	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度 予算	補助金、委託料等の内容
補 助 金	319,677	395,978	560,962	358,750	
大阪外環状線鉄道整備促進費	319,677	395,978	560,962	358,750	大阪外環状線鉄道整備促進費補助金
委 託 料	68,650	251,520	208,096	16,000	
(内訳) 一級河川平野川分水路護岸改修工事 (随契) (おおさか東線上下流)委託	68,650	68,200	152,597	11,000	営業線の鉄道橋梁下に位置する護岸改修のため、旅客輸送の安全性及び工事施工の効率性からおおさか東線整備事業と一体施工を行う
一級河川寝屋川護岸改修工事(おおさ か東線上下流)委託 (随契)	0	183,320	55,499	5,000	同上
貸 付 金	1,098,300	1,229,300	1,910,300	1,575,000	大阪外環状線鉄道整備促進費貸付金
その他(分担金・負担金・出捐金等)	344,300	484,800	398,600	240,500	
大阪外環状線鉄道整備促進費出資金 (出資金)	344,300	484,800	398,600	240,500	
合 計	1,830,927	2,361,598	3,077,958	2,190,250	

府損失補償・債務保証契約に係る債務残高(期末)	0	0	0
府借入金残高(期末)	14,527,100	15,756,400	17,666,700

## 5. 財務状況

(単位:千円)

		平成27年度	平成28年度	平成29年度	前年度比増減	分析・評価
貸借対照表	<b>資産合計</b>	69,518,557	79,091,618	92,310,625	13,219,007	(現金預金) 現金預金の増加については、建設工事費の未払金の増(1,705,661千円)が主な要因である。
	流動資産	1,242,592	4,205,342	7,096,902	2,891,560	(未収金) 未収金の増加については、自治体からの補助金交付額の増加に伴う未収補助金の増(609,259千円)が主な要因である。
	現金預金	134,791	2,325,068	4,138,019	1,812,951	(未収金) 未収金の増加については、自治体からの補助金交付額の増加に伴う未収補助金の増(609,259千円)が主な要因である。
	未収金	1,095,868	1,871,920	2,948,178	1,076,258	(未収金) 未収金の増加については、自治体からの補助金交付額の増加に伴う未収補助金の増(609,259千円)が主な要因である。
	その他流動資産	11,932	8,353	10,703	2,350	(未収金) 未収金の増加については、自治体からの補助金交付額の増加に伴う未収補助金の増(609,259千円)が主な要因である。
	固定資産	68,261,496	74,871,754	85,199,934	10,328,180	(その他固定資産) その他固定資産の増加については、工事進捗による建設仮勘定の増(10,335,741千円)が主な要因である。
	有形固定資産	15,399,064	14,786,420	15,223,465	437,045	(その他固定資産) その他固定資産の増加については、工事進捗による建設仮勘定の増(10,335,741千円)が主な要因である。
	無形固定資産	12,418,748	11,837,940	11,402,569	△ 435,371	(その他固定資産) その他固定資産の増加については、工事進捗による建設仮勘定の増(10,335,741千円)が主な要因である。
	その他固定資産	40,443,684	48,247,394	58,573,898	10,326,504	(その他固定資産) その他固定資産の増加については、工事進捗による建設仮勘定の増(10,335,741千円)が主な要因である。
	繰延資産	14,468	14,521	13,788	△ 733	(未払金) 未払金の増加については、JR西日本等への工事費支払の増(1,705,661千円)が主な要因である。
	<b>負債合計</b>	58,202,876	66,790,082	79,310,746	12,520,664	(長期借入金) 長期借入金の増加については、自治体からの借入金の増(5,307,796千円)、金融機関からの借入金の増(3,840,000千円)が主な要因である。
	流動負債	2,391,691	3,221,577	4,946,331	1,724,754	(長期借入金) 長期借入金の増加については、自治体からの借入金の増(5,307,796千円)、金融機関からの借入金の増(3,840,000千円)が主な要因である。
	短期借入金	624,060	524,060	524,060	0	(長期借入金) 長期借入金の増加については、自治体からの借入金の増(5,307,796千円)、金融機関からの借入金の増(3,840,000千円)が主な要因である。
	未払金	1,709,368	2,613,166	4,333,404	1,720,238	(長期借入金) 長期借入金の増加については、自治体からの借入金の増(5,307,796千円)、金融機関からの借入金の増(3,840,000千円)が主な要因である。
その他流動負債	58,263	84,351	88,865	4,514	(長期借入金) 長期借入金の増加については、自治体からの借入金の増(5,307,796千円)、金融機関からの借入金の増(3,840,000千円)が主な要因である。	
固定負債	55,811,185	63,568,505	74,364,415	10,795,910	(その他固定負債) その他固定負債の増加については、建設工事進捗に伴う補助金受入に伴う長期前受金の増(2,757,851千円)が主な要因である。	
長期借入金	43,255,710	49,090,050	57,713,786	8,623,736	(その他固定負債) その他固定負債の増加については、建設工事進捗に伴う補助金受入に伴う長期前受金の増(2,757,851千円)が主な要因である。	
各種引当金	0	0	0	0	(その他固定負債) その他固定負債の増加については、建設工事進捗に伴う補助金受入に伴う長期前受金の増(2,757,851千円)が主な要因である。	
その他固定負債	12,555,475	14,478,455	16,650,628	2,172,173	(その他固定負債) その他固定負債の増加については、建設工事進捗に伴う補助金受入に伴う長期前受金の増(2,757,851千円)が主な要因である。	
<b>資本合計</b>	11,315,681	12,301,535	12,999,879	698,344		
資本金	20,768,900	22,436,200	23,807,100	1,370,900		
剰余金	△ 9,453,218	△ 10,134,664	△ 10,807,220	△ 672,556		
損益計算書	売上高	876,392	885,178	896,393	11,215	(売上高) 売上高の増加については、高架下貸付による運輸雑収の増(11,441千円)が主な要因である。
	売上原価	0	0	0	0	(売上高) 売上高の増加については、高架下貸付による運輸雑収の増(11,441千円)が主な要因である。
	販売費及び一般管理費	1,458,918	1,423,676	1,414,483	△ 9,193	(営業外費用) 営業外費用の減少については、金融機関等からの南区間借入金元本の返済の進捗による支払利息の減(11,678千円)が主な要因である。
	<b>営業利益(損失)</b>	△ 582,525	△ 538,498	△ 518,090	20,408	(営業外費用) 営業外費用の減少については、金融機関等からの南区間借入金元本の返済の進捗による支払利息の減(11,678千円)が主な要因である。
	営業外収益	378	166	552	386	(特別利益) 特別利益の増加については、南区間新駅開業に伴い前受金(881,251千円)を計上したことによるものである。
	営業外費用	145,319	132,977	120,009	△ 12,968	(特別利益) 特別利益の増加については、南区間新駅開業に伴い前受金(881,251千円)を計上したことによるものである。
	<b>経常利益(損失)</b>	△ 727,466	△ 671,308	△ 637,547	33,761	(特別損失) 特別損失の増加については、前受金の利益計上に伴う圧縮記帳(881,251千円)を行ったことが主な要因である。
	特別利益	19,000	0	881,251	881,251	(特別損失) 特別損失の増加については、前受金の利益計上に伴う圧縮記帳(881,251千円)を行ったことが主な要因である。
	特別損失	5,781	8,127	914,250	906,123	(特別損失) 特別損失の増加については、前受金の利益計上に伴う圧縮記帳(881,251千円)を行ったことが主な要因である。
	法人税等	2,010	2,010	2,010	0	(特別損失) 特別損失の増加については、前受金の利益計上に伴う圧縮記帳(881,251千円)を行ったことが主な要因である。
<b>当期利益(損失)</b>	△ 716,257	△ 681,446	△ 672,556	8,890		
<b>繰越利益剰余金</b>	△ 9,453,218	△ 10,134,664	△ 10,807,220	△ 672,556		

\*単位未満は四捨五入を原則としたため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

仕組債の保有状況	保有総額<平成29年3月31日時点>	保有総額(A)<平成30年3月31日時点>	時価評価額(B)<平成30年3月31日時点>	保有総額と時価評価額差(B)-(A)
	0	0	0	0

主な経常費用	平成27年度	平成28年度	平成29年度	前年度比増減	分析・評価
役員人件費	11,469	11,236	10,033	△ 1,203	(減価償却費) 減価償却費の減少は、南区間の償却の進捗が主な要因である。
職員人件費	19,468	19,712	19,603	△ 109	
退職給付費用	0	0	0	0	
減価償却費	1,241,295	1,184,127	1,163,495	△ 20,632	

主要経営指標		平成27年度	平成28年度	平成29年度	前年度比増減	分析・評価
人件費比率	人件費／売上高	3.5%	3.5%	3.3%	-0.2%	(採算性) 現状は、償却費・金利負担が大きいですが、全線開業後には安定的な線路使用料収入により収支は改善していく見込み。
販売管理費比率	販売費及び一般管理費／売上高	166.5%	160.8%	157.8%	-3.0%	
総資産当期利益率	当期利益／総資産	-1.0%	-0.9%	-0.7%	0.2%	
総資産回転期間	総資産／(売上高/12) (月)	951.88	1,072.21	1,235.76	163.55	
売上高経常利益率	経常利益／売上高	-83.0%	-75.8%	-71.1%	4.7%	(健全性) 現状は、赤字決算であるが、鉄道建設事業費は出資金・補助金・借入金等を資金フレームどおり調達できている。
流動比率	流動資産／流動負債	52.0%	130.5%	143.5%	13.0%	
借入金比率	借入金残高／総資産	63.1%	62.7%	63.1%	0.4%	

## 6. H29年度 経営目標の達成状況

I. 最重点目標(成果測定指標)								
戦略目標	成果測定指標	単位	H28実績	H29目標	H29実績(※1)	ウェイト	得点(※2)	小計(※3)
① 平成30年度末の全線開業	事業進捗率 (北区间各年度末時点事業執行累計額 ／北区间事業費総額)	%	64.4	80.4	80.9	50	50	50/50 【100%】
II. 設立目的と事業内容の適合性(事業効果、業績、CS)								
② 事業用地の着実な確保	確保の必要な用地における未契約の残 件数(全体件数:買収残48件、借地残49 件) ※借地については、平成27年度完了	件	買収残 1	買収残 0	買収残 0	10	10	10/10 【100%】
III. 健全性・採算性(財務)、コスト抑制と経営資源の有効活用・自立性の向上(効率性)								
③ 補助金の効率的・適切な執行	補助金審査(会計検査院、及び補助金交 付機関:鉄道・運輸機構、自治体)におけ る予算執行等に関する指摘事項	件	0	0	0	20	20	40/40 【100%】
④ 事務処理の効率化と適正な人員配置	一般管理費	千円	279,044	291,289	274,306	20	20	【100%】

※1 網掛けは目標達成項目。

※2 目標値が前年度実績以上の場合、当該年度の実績値が目標値に到達しないときでも、達成状況に応じて加点を行う。

※3 小計の【 】は得点率。

## 7. 評価結果

法人の総合的評価結果	点数(合計)	役員業績 評価
<p>各年度の事業費が国庫補助金に左右される事情があるものの、1日も早い全線開業に向けて、計画的な資金調達と工事進捗を図ることが当社の使命である。</p> <p>平成29年度は、新大阪駅では、平成30年7月の線路切替工事に向けた1号ホーム改築の土木、建築工事等が進捗するとともに、西吹田駅付近では、東海道線線路橋から神崎川橋りょうまでの高架橋及び軌道工事が全て完了し、電気工事に着手する等、最重点目標である「事業進捗率」については、目標を上回る実績をあげることができた。</p> <p>また、「確保の必要な用地における未契約の残件数」については、おおさか東線事業により付替えが必要になった市道用地の明け渡し平成30年3月に完了し、事業に必要となる用地の取得は全て完了した。</p> <p>今後も引き続き、平成30年度末の開業に向け、関係自治体の協力を得て、国庫補助金等の必要な予算確保を行っていくとともに、工事の進捗にあたっては、鉄道運行の安全に最大限配慮しながら進めていく。</p>	100	A

## 8. 府の審査・評価の結果

審査の結果	経営状況、事業の実施状況その他の事項に関する府の評価結果及び指導・助言
<p>I.最重点目標について 最重点目標である「事業進捗率」については、事業進捗率の目標が80.4%であったのに対し、実績は80.9%であり、平成30年度末の全線開業に向けて、着実な事業進捗が図られている。</p> <p>II.設立目的と事業内容の適合性について 「確保の必要な用地の未契約の残件数」については、契約をすべて完了したため、目標を達成している。</p> <p>III.健全性・採算性(財務)、コスト抑制と経営資源の有効活用・自立性の向上(効率性)について 「補助金審査における予算執行等に関する指摘事項」、「一般管理費」ともに目標を達成している。</p>	<p>(評価) ・最重点目標である「事業進捗率」や、平成27年度から目標未達成となっていた「確保の必要な用地における未契約の残件数」についても用地の確保を完了する等、全ての目標を達成しており評価できる。</p> <p>(指導・助言) ・事業計画に基づき、引き続き建設コスト及び管理経費の抑制を図るとともに、工事の安全確保に最大限配慮し、平成30年度末の全線開業に向けて事業進捗に努めること。</p>

## 9. 「平成30年度大阪府行政経営の取組み」における方向性(平成30年2月)

### ○民営化

- ・建設事業完了後、株式の一部売却により資本的関与を見直すとともに、府派遣職員についてもその時点で引き揚げる
- ・建設事業完了後の法人の関与のあり方について検討をすすめる

## 10. 経営目標設定の考え方

### ミッション

○大阪東部地区の放射状路線を相互に連絡し、ネットワークを形成するとともに、新大阪へのアクセス等都心周辺部における環状方向の流動に対応すること、都心部の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に対応することを目的に、既存の城東貨物線を活用して、おおさか東線を整備する。

#### ■大阪府の施策

「都市内交通の円滑化」

### 基本方針

#### 1 事業期間内の全線開業

平成20年3月に南区間(放出～久宝寺)を開業し、残る北区間(新大阪～放出)について、事業期間末である平成30年度末の完成に向けて、計画的な事業執行に努める。

#### 2 効率的な事業執行

建設事業費については、国庫補助金に左右されるものの、コスト管理の徹底を図り、計画的な資金調達と工事進捗に努める。

### 戦略目標と成果測定指標【中期経営計画上の目標値】

#### ①平成30年度末の全線開業

- ・事業進捗率  
〔80.9%(H29実績)→98.4%(H30)〕

#### ②補助金の効率的・適切な執行

- ・補助金審査における予算執行等に関する指摘事項  
〔0件(H29実績)→0件(H30)〕

#### ③事務処理の効率化と適正な人員配置

- ・一般管理費  
〔291,289千円(H20～H26実績)  
→291,289千円/年以下(H30)〕



## 11. H30年度 目標設定表

### I. 最重点目標(成果測定指標)

戦略目標	成果測定指標	単位	H28実績	H29実績	H30目標	ウエイト(H30)	中期経営計画最終年度目標値(H30)	
① 平成30年度末の全線開業	事業進捗率 (北区間各年度末時点事業執行累計額/北区間事業費総額)	%	64.4	80.9	98.4	50	-	
法人経営者の考え方(取組姿勢・決意)							具体的活動事項	
最重点とする理由、経営上の位置付け	<p>○当社は、大阪外環状線(JRおおさか東線)を整備するプロジェクトのため設立された会社である。(鉄道事業法に基づく建設・保有を行う第3種鉄道事業者。なお運行は第2種鉄道事業者であるJR西日本が行う上下分離方式。)</p> <p>○おおさか東線の完成により、大阪都市圏の鉄道ネットワークが充実し、地域住民の利便性向上や、沿線のまちづくりの促進にもつながるなど、明日の大阪を支えるプロジェクトと考えており、目標どおりに完成させることが、当社に課された最大の使命である。</p>						<p>○事業費を確保し、諸課題を克服しながら、計画的な事業進捗を図るため、社内に、役員による経営企画会議を設け、トップダウンで経営マネジメントを行っていく。さらに、大阪府、大阪市や沿線自治体、及びJR西日本との密接な調整と連携が必要であり、実務担当者による会議を適宜実施し、情報共有と支援をお願いするとともに、国庫補助の確保など国への要望活動を協力して行っていく。</p> <p>○工事を委託しているJR西日本とともに、騒音・振動等の環境対策など、事業主体として説明責任を果たし、沿線住民の方々のご理解とご協力が得られるよう努める。</p>	
最重点目標達成のための組織の課題、改善点	<p>○事業進捗を図るために、国庫補助金をはじめとする必要事業費を、確実に確保していく。</p> <p>○人家密集地域での工事に対する沿線住民の理解と協力を求めていく。</p> <p>○道路や駅前広場、駐輪場整備など沿線自治体による関連事業を推進していく。</p>						<p>○駅前広場や駐輪場などの関連事業の調整には、3セクとしての強みを発揮し、派遣職員の人的ネットワークのもと、関係自治体との協議、調整の迅速化を図っていく。</p> <p>○平成29年度は、前年度に引き続き、貨物線複線化区間、学研都市線並走区間の2線分のうち、残る1線分の土木・線路設備工事の施工を進め、学研都市線並走区間においては概ね完成した。</p>	
活動方針	<p>○事業推進には、主要株主の支援と協力が不可欠であり、実務担当者任せでなく、社長をはじめ取締役が先頭に立ち、トップダウンで、活動していく。</p> <p>○コスト縮減を念頭におきながら、諸課題を克服し、事業推進が図れるよう、組織体制については、固定化することなく、必要な人員が適切に配置できるよう弾力的な配置を行っていく。</p> <p>○建設期間中は、上記事項が可能となるよう、大阪府や大阪市、JR西日本からの職員の派遣など、人的関与を引き続きお願いする。</p>						<p>○最終年度となる平成30年度は、平成30年度末の全線開業に向けて、引き続き、貨物線複線化区間の残る1線分の土木・線路設備の施工を進め、停車場・電気・建築等の開業設備についても、上期の概成を目指す。</p> <p>○併せて、順次、開業に向けた諸検査を実施し、検査完了後、訓練運転を行う。</p> <p>○引き続き、工事委託先のJR西日本とともに、鉄道運行の安全性に最大限配慮しながら、事業を進めていく。</p>	

### Ⅲ. 健全性・採算性(財務)、コスト抑制と経営資源の有効活用・自立性の向上(効率性)

戦略目標	成果測定指標	単位	H28実績	H29実績	H30目標	ウエイト (H30)	中期経営計画 最終年度 目標値(H30)	戦略目標達成のための活動事項
② 補助金の効率的・適切な執行	補助金審査(会計検査院、及び補助金交付機関:鉄道・運輸機構、自治体)における予算執行等に関する指摘事項	件	0	0	0	25	-	・JRとの連絡会議の内容充実。 ・社員のコスト管理意識の徹底。チェック体制の整備。役員によるトップマネジメントの実施。
③ 事務処理の効率化と適正な人員配置	一般管理費	千円	279,044	274,306	291,289	25	-	・事業進捗に応じた適正な人員配置が行えるよう派遣元と調整。 ・業務量、緊急性、重要性による現有社員の弾力的、機動的配置。

※ ( )は当該年度の経営目標として設定していないため、参考として記入した実績値

※「Ⅱ. 設立目的と事業内容の適合性(事業効果、業績、CS)」に関する戦略目標(成果測定指標)の設定はなし