

大阪府指定出資法人評価等審議会（第10回）

■と き	平成30年9月19日（水曜日）14：00～16：10
■と ころ	大阪府赤十字会館4階402会議室
■出席者	上野 恭裕（関西大学社会学部 教授） 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） 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） 谷木 稔弘（公認会計士 谷木稔弘事務所 公認会計士） 丸岡 利嗣（株式会社マルゼン 代表取締役） 八木 正雄（かけはし総合法律事務所 弁護士） 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）
■議 題	1 指定出資法人への人的関与の再点検について （大阪外環状鉄道（株）） 2 指定出資法人の役員報酬基準の再点検について （大阪外環状鉄道（株）・大阪府道路公社）

1 指定出資法人への人的関与の再点検について

資料に基づき、所管部局から法人への人的関与の必要性等について説明

〔主な質疑等〕

- 委員：残事業を2年で完了させた後に組織縮小を検討するとの説明であったが、大阪外環状鉄道株は、おおさか東線の建設工事を目的に設立されたものであり、工事が完了し開業すれば、会社を閉めるものと思っていたが、そういう話はあるのか。
- 部 局：残事業は概ね2年を見ており、残事業が終了するその先が縮小のタイミングと考えているが、ステークホルダーである3大株主として、大阪府・大阪市・JR 西日本での協議が必要になる。
- 委員：建設工事が終わったのであれば、会社の資産は JR 西日本に買い取ってもらい、大阪府は出口戦略を検討するのが筋ではないかと思うが、府としてはどのように考えているのか。
- 部 局：大阪外環状鉄道株は、建設にかかる費用を借入れており、全線開業してから、43年かけて償還するというスキームで進めているところ。そのため、借入金を償還するまでは、第三種鉄道事業者という鉄道事業法における鉄道施設を持つ会社として、運輸の安全等に関わる義務があり、会社を閉じるタイミングは借入金の返済後となる。なお、借入金償還の原資は、JR 西日本に施設を貸し付ける毎年の線路使用料を充てる。
- 委員：大阪外環状鉄道株が施設の整備・保有主体となり、JR 西日本が鉄道運営主体になるといった主体を分離する、いわゆる上下分離方式を採っているのか。
- 部 局：お見込みのとおり。
- 委員：工事完了後に2年間で実施する残事業については、家屋補償や環境調査とのことであるが、これは、大阪外環状鉄道株だけではなく、実際に電車を走らせている JR 西日本や大阪市と共同でやっていくべきものであるのか。
- 部 局：第三種鉄道事業者が、対策工事を行うため、3大株主である大阪府・大阪市・JR 西日本が共同で会社として責任を持ってやっていく必要がある。
- 委員：環境対策や家屋補償には、資金の問題も伴うが、必要となる補償額については、発生してか

ら三者で協議していくということになるのか。

部 局：家屋補償等に必要な資金については、現在の建設事業費の中で見積もっている。ただ、思わぬような額が必要になれば、3大株主である大阪府・大阪市・JR 西日本において、資金調達について協議が必要になると考えている。

委 員：環境対策や家屋補償に関しては、JR 西日本では、多くの事例があり、経験もあると思うが、その費用はどこで見積もられているのか。

部 局：南区間でも、壁のクラックの補修などの実績があり、今の建設事業費の中で一定の補償費用を見積もって準備している。

委 員：補償案件がどれほどあるか分からない点で、組織として、どれだけ人を抱えておくのか。人員を常時抱えておく必要はあるのか。

部 局：大阪外環状鉄道(株)には、基本的にプロパー社員という者はおらず、大阪府・大阪市・JR 西日本からの派遣社員・出向社員で構成している。また、一部に既に自治体や民間を退職された方を嘱託という形での雇用もある。そのため、人の柔軟な増減が可能な管理形態となっている。

委 員：今年度末で開業ということなので、今年度までの工事規模と今後2年間の工事規模とはだいぶ違うのではないかと思う。その辺りの規模の違いというのはどの程度なのか。

部 局：今までは鉄道施設の建設工事であるため、川を越える橋梁や高架の鉄道などの大きな土木構造物、或いは、駅舎の構造として、券売機や内装関係の工事もあった。開業後の家屋補償では、工事に伴って沿線の家屋を傷めていないかという調査を行い、壁へのクラックなどがあれば、補償費用の算定・交渉・支払が生じる。また、環境影響評価においては、鉄道の走行に伴い守るべき基準があるため、騒音や振動を測定したうえで、基準を超えていた場合、例えば、防音壁の追加施工などの措置が必要となる。開業後は、土木工事的なものは確かにほぼなくなるが、沿線の環境を保全する工事や補償コスト・交渉事が新たに必要となる。事業費では開業までがピークとなるが、今後、約900件の家屋調査があり、事業費ベースでは少ないが、かなりの労力が発生すると思われる。

委 員：出向社員や嘱託の方々での対応ということだが、その数については、従来の規模の予定か。

部 局：現時点では、残事業2年間は同等の人数が必要と考えている。

委 員：「代表取締役社長」は、3大株主からローテーションで出ているということだが、次回の交代時期はいつになるのか。

部 局：役員の任期は2年である。

委 員：来年度も引き続き「代表取締役社長」として勤務されるのか。

部 局：今のところ交代の予定はないと聞いている。

委 員：「常務取締役」について、4名の名前が挙がっているが、今回の審議の対象は1名なのか。

部 局：4名のうち、府が関与しているのは、総務担当の「常務取締役」になり、他の3名の方は審議の対象ではない。

委 員：南区間が20年3月に開業し、その後2年間、家屋補償や環境調査の残務が生じていたとのことであったが、経営評価等の審議の際は説明がなく、今回の関与ポストの審議になって、改めてあと2年はいるというような話が出てくるというのは分かりにくい。

部 局：経営評価等の審議の際は、会社の最重点目標として事業の進捗状況や、事業費をベースとした進捗割合が中心となるため、開業後の残事業に関してはご説明できていなかったが、調査

しなければならない件数は 900 件余りあり、ご理解いただきたい。

委員：今度の残事業における労力としては大変だとしても、引き続き 2 名の関与が必要なのかということが分からず判断しかねる。また、「常務取締役」4 名のうち 1 名が府の関与ポストで審議対象とのことであるが、次の株主総会で「常務取締役」の数が減る可能性はないのか。4 名のうち 1 名なら必要かも知れないが、例えば 2 名に減るのであれば、2 名のうちの 1 名に対して府の関与が必要なのかどうかを考えなくてはならない。

部 局：役員の縮小については、現時点では答えられないが、事業に深く関わっている大阪府・大阪市・JR 西日本の 3 者の関与は引き続き必要と考えている。

委員：役員体制については、株主総会もあり、現段階で 3 大株主が関与しており、府がどのように関与しているかということを考えればいいのではないか。

2 指定出資法人の役員報酬基準の再点検について

資料に基づき、事務局から点検の進め方について説明

〔主な質疑等〕

委員：今回決める報酬基準はいつから適用されるのか。

事務局：31 年度からの適用を予定している。

委員：日々の職務内容、重要課題・ミッション、経営判断の自由度・リスクの 3 つの視点で判断するのか。役員のモチベーションも重要だと思うが、そのような視点を入れてはいけないのか。

事務局：役員報酬基準については 3 年に 1 度全体の点検を行っており、その際に評価の視点についても議論されている。今回は 28 年度に全体点検を行ったのち、法人のミッション等に変化が見込まれる法人について再点検を実施しており、今回だけ異なる視点で点検を行うと他の法人とのバランスが取れないため、同じ視点での評価をすべきと考える。31 年度に実施予定の役員報酬基準の全体点検に際しては、改めてどのような視点で評価するかということも含め、審議会において審議いただきたい。

(1) 大阪外環状鉄道（株）

資料に基づき、事務局から法人の役員の職務・職責等について説明

〔主な質疑等〕

※委員からの質疑等は特になし

(2) 大阪府道路公社

資料に基づき、事務局から法人の役員の職務・職責等について説明

〔主な質疑等〕

委員：28 年度の全体点検の時点で、移管の業務はどのような状況だったのか。

事務局：その時点で移管された路線はなく、これから移管に向けて調整していくという状況。これから 4 路線の移管を具体的に進めるということで「重要課題・ミッション」が 1 点加算された。

委員：31 年 4 月以降移管を進める必要があるのは箕面有料道路だけとのことだが、鳥飼仁和寺大橋有料道路については移管する予定はないのか。

事務局：他の路線とは異なり高速道路に接続していない路線であるため、移管の対象外。

委員：路線移管後も公社が管理を行っていくのか。

事務局：路線移管後、2年間はNEXCO西日本から管理を受託し、パトロール車による巡回や電光掲示板での情報提供等を行う。