

(案)

大阪府指定出資法人への人的関与の再点検に関する意見書

(大阪外環状鉄道株式会社)

平成30年10月

大阪府指定出資法人評価等審議会



## 1 再点検の経緯・視点

### (1) 今回の再点検の経緯等

大阪府指定出資法人への人的関与の再点検については、法人を取り巻く社会情勢等の変化により、法人と府の役割はもとより、法人が抱える課題等に大きな変化が生じることが想定されることから、当審議会において、一定の期間（概ね3年間）ごとに、人的関与の継続の要否を確認しており、平成28年7月には、府が関与する16法人23ポストについての再点検に関する意見書を取りまとめた。

今般、一昨年に再点検を行った『大阪外環状鉄道株式会社』の代表取締役社長（常勤）ポスト及び常務取締役（常勤）ポストについて、改めて再点検の必要が生じたため、法人所管部局に対するヒアリング及び質疑を実施した。

#### 【今回再点検の経過】

##### 第1回（平成30年8月9日）

○指定出資法人への人的関与の再点検について

##### 第2回（平成30年9月19日）

○指定出資法人への人的関与の再点検について

法人所管部局に対するヒアリング・質疑（1法人2ポスト）

##### 第3回（平成30年10月2日）

○指定出資法人の人的関与の再点検に関する意見書とりまとめ

### (2) 再点検の視点

再点検にあたっては、「法人の持つ公共的な使命や、経営状況の悪化により府民負担が増大することがないかなど、法人が抱える課題や役員に課せられた責務を踏まえ、本当に府関係者が法人の役員に就任する必要があるのかどうか、府民目線により必要性の検討を行う」という、これまでの再点検の視点により審議を行った。

また、ヒアリングにあたっては、法人としての「取り組むべき課題の重要性」及び「法人課題と対象役員の職務との関連性」を中心に、「府の人的関与の必要性」について慎重に検討を行い、最終的に以下のとおり、審議会として意見を取りまとめたところである。

## 2 再点検の結果

前述の視点に立ち、再点検を行った結果は、以下のとおりである。

### 大阪外環状鉄道株式会社「代表取締役社長（常勤）」及び「常務取締役（常勤）」ポストについて

#### 〔審議会意見〕 人的関与の必要性が『条件付きで認められる』

同社は、沿線住民の利便性向上、都心ターミナルの混雑緩和及び沿線地域のまちづくりへの貢献等に向け、既存の城東貨物線を活用して、おおさか東線を整備するために、大阪府・大阪市・JR西日本が中心となって設立した法人であり、平成30年度末に全線開業を予定しているところである。

全線開業後は、残事業として家屋補償及び環境アセス対応の遂行に2年を要する見込みであり、設立経緯などを踏まえると、少なくとも残事業完了までの間は、大阪府・大阪市・JR西日本の3大株主が責任をもって対応するとしたスキームが維持される必要があることから、府の関与の必要性が認められる。

指定出資法人への人的関与の再点検に関する調査票

法人名	大阪外環状鉄道株式会社					
法人所管課	都市整備部交通道路室都市交通課					
設立年月日	平成8年11月21日					
役員数	常勤	6名	うち府派遣	1名	うち府退職者	1名
			その他			4名
	非常勤	5名	うち府派遣	1名	うち府退職者	0名
職員数（常勤）	19名		うち府派遣	4名	うち府退職者	2名
主な事業概要	○大阪外環状線鉄道（おおさか東線）建設事業 【同社は、本事業を行うため、大阪府・大阪市・JR西日本が主体となって設立した第3セクターであり、国の補助金や貸付金等の資金調達により事業を進め、開業後、運行主体であるJR西日本からの線路使用料で、貸付金の償還を行っていく。】					
対象役員	代表取締役社長					
理事会・取締役会の開催状況	H29年度実績	6回	うち臨時的に開催したもの	0回		
理事会・取締役会以外での意思決定機関（会議）の有無	有 or 無					
（有の場合）	機関（会議）名	構成員		開催頻度		
	経営企画会議	代表取締役社長、常務取締役、常勤監査役		毎週水曜日		
<p>【前回見直し時の法人の課題等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コスト縮減に努めながら、自治体の協力を得て、必要な事業費の確保を行い、鉄道運行の安全に最大限配慮しながら、同社の使命である平成30年度末の全線開業に向け、工事進捗を図っていく。</li> <li>・全線開業後は、鉄道施設の管理会社となり、JRの線路使用料による借入金の返済が主たる業務となるため、組織の見直しが必要。</li> </ul> <p>【前回見直し時の対象役員の職務（うち、上記課題に関わりのある職務に下線を付すこと）】</p> <p><u>代表取締役社長は、平成30年度末の全線開業を達成するため、建設事業推進を指揮し、経営判断を下す。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・<u>開業に必要な建設事業費の確保について、国（補助金）や市中金融機関（借入金）に対し、経営トップとして協議・交渉を行う。</u></li> <li>・<u>既存営業線（東海道線・学研都市線）の線路間での工事であり、鉄道運行の安全を確保した上で、平成30年度末の全線開業を達成する責務。</u></li> <li>・開業済区間において、第三種鉄道事業者として輸送の安全確保に関する最終的な責任を負う。</li> </ul> <p>【前回見直し時における法人の課題等の現在の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設用地買収について、必要な用地の全てを確保するとともに、工事スケジュールに合わせた国庫補助金の確保については、関係自治体と協力して予算確保に努力し、平成30年度末の全線開業までに必要な事業費は確保した。引き続き、必達の目標である平成30年度末の全線開業に向けて建設事業を推進中。</li> <li>・組織見直しについて、残事業（家屋補償や環境アセス対応）を約2年で完了させた後の組織縮小を検討中。</li> </ul>						

【現在の法人の課題等（前回見直し時以降、新たに又は顕在化している課題等には下線を付すこと）】

※前回見直し時の課題で継続しているものも含めて記載。

- ・平成30年度は、コスト縮減に努めながら、自治体の協力を得て、必要な事業費の確保を行い、鉄道運行の安全に最大限配慮しながら、同社の使命である平成30年度末の全線開業に向け、工事進捗を図っていく。
- ・開業後は、大阪府環境影響評価条例に基づく環境アセス事後調査(列車の走行に伴う騒音・振動等)と沿線の家屋調査(約900件)を行い、調査結果に応じ、環境保全対策工事の実施や家屋補償(工事を起因とした損失補償)を行う必要がある。なお、これらの残事業は開業後、概ね2年程度で完了すると考えている。
- ・また、全線開業後は、引き続き第三種鉄道事業者として、より一層輸送の安全管理を徹底し、長期に渡り着実に借入金の返済を行っていくとともに、残事業の完了後は第三種鉄道事業者として、適切な規模の組織体制に縮小していく必要。

【上記課題に対する対応方針等】

- ・全線開業に向けた事業進捗と残事業の完遂には、事業費確保のための予算措置や環境アセス対応のための地元説明など、同社と各自治体が緊密に連携する必要があり、事務的な協議調整はもとより、重要事項については、自治体幹部と同社役員との直接折衝による意思決定が可能となるよう、大阪府の人的関与を続けていく。
- ・第三種鉄道事業者として、鉄道施設の維持管理及び安全統括管理に加え、長期に渡り着実に借入金の返済を行うため、適切な資金管理を行う。
- ・同社の組織形態のあり方について、大阪市やJR西日本等、他の主要株主と検討し、残事業の完了に合わせ、縮小する。

【現在の対象役員の職務（現在の法人の課題等に関わりのある職務に下線を付すこと）】

《代表取締役社長の役割：全線開業及び残事業の達成や輸送の安全確保を実現する総責任者》

- ・開業及び残事業（環境アセス事後調査・家屋調査・対策工事等）に必要な建設事業費の確保について、国（補助金）・自治体（出資金・補助金・貸付金）や市中金融機関（借入金）に対し、経営トップとして協議・交渉すること。
- ・既存営業線（東海道線・学研都市線）の線路間での建設工事、及び調査結果に応じた環境保全対策工事を鉄道運行の安全を確保した上で、遅滞なく施工すること。
- ・開業済区間において、第三種鉄道事業者として輸送の安全を確保すること。

【現在の課題等を踏まえ、今後、対象役員に府関係者が就任する必要性の有無等】

- ・同社は、国の補助制度を利用して、大阪圏の新たな鉄道ネットワークを形成する大阪外環状鉄道（おおさか東線）の整備を進めるため、大阪府・大阪市・JR西日本が主要株主となって設立した第3セクターであり、これまで代表取締役は、この3者から就任している。
- ・大阪外環状鉄道は、大阪府の強いリーダーシップのもと、大阪市・JR西日本との協力関係により事業を推進してきた。平成30年度は、年度末の全線開業という経営責任をまっとうしなければならず、さらに全線開業後は、これまで多額の税金を投入して整備を進めてきた本工事で対応が必要な家屋補償や環境アセス対応等、所要の事業を実施するため、府関係者の就任が必要。なお、残事業完了後も、第三種鉄道事業者として、輸送の安全管理を徹底し、全ての借入金を返済するという経営責任を果たすため、一定の人的関与は不可欠。
- ・府が役員への派遣を見直すなら、本事業に関する責任を回避しようとしているとの懸念や、本事業の先行きに対し、国・大阪市・JR西日本及び利害関係者に大きな不安を与え、事業推進に深刻な影響を及ぼす。

指定出資法人への人的関与の再点検に関する調査票

法人名	大阪外環状鉄道株式会社					
法人所管課	都市整備部交通道路室都市交通課					
設立年月日	平成8年11月21日					
役員数	常勤	6名	うち府派遣	1名	うち府退職者	1名
			その他			4名
	非常勤	5名	うち府派遣	1名	うち府退職者	0名
職員数（常勤）	19名		うち府派遣	4名	うち府退職者	2名
主な事業概要	○大阪外環状線鉄道（おおさか東線）建設事業 【同社は、本事業を行うため、大阪府・大阪市・JR西日本が主体となって設立した第3セクターであり、国の補助金や貸付金等の資金調達により事業を進め、開業後、運行主体であるJR西日本からの線路使用料で、貸付金の償還を行っていく。】					
対象役員	常務取締役					
理事会・取締役会の開催状況	H29年度実績	6回	うち臨時的に開催したもの	0回		
理事会・取締役会以外での意思決定機関（会議）の有無	有 or 無					
（有の場合）	機関（会議）名	構成員		開催頻度		
	経営企画会議	代表取締役社長、常務取締役、常勤監査役		毎週水曜日		
<p>【前回見直し時の法人の課題等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・コスト縮減に努めながら、自治体の協力を得て、必要な事業費の確保を行い、鉄道運行の安全に最大限配慮しながら、同社の使命である平成30年度末の全線開業に向け、工事進捗を図っていく。</li> <li>・全線開業後は、鉄道施設の管理会社となり、JRの線路使用料による借入金の返済が主たる業務となるため組織の見直しが必要。</li> </ul> <p>【前回見直し時の対象役員の職務（うち、上記課題に関わりのある職務に下線を付すこと）】</p> <p>常務取締役（総務担当）は代表取締役を補佐し、同社の業務全般を指揮。代表取締役が不在時は、職務代行者第一順位として、組織を統括。</p> <p>・平成30年度末の全線開業を達成するため、<u>国・大阪府・沿線自治体・JR・金融機関と必要な諸手続きや事業推進に係る協議・調整を統括。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業推進とコスト縮減を両立させるため、事業状況に応じた最適な組織体制及び人員配置計画を管理し、必要要員の確保を主要株主と協議調整。</li> <li>・開業済区間において、第三種鉄道事業者として輸送の安全確保に関し、要員に関する事項を掌理。</li> </ul> <p>【前回見直し時における法人の課題等の現在の状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設用地買収について、必要な用地の全てを確保するとともに、工事スケジュールに合わせた国庫補助金の確保については、関係自治体と協力して予算確保に努力し、平成30年度末の全線開業までに必要な事業費は確保した。引き続き、必達の目標である平成30年度末の全線開業に向けて建設事業を推進中。</li> <li>・組織見直しについて、残事業（家屋補償や環境アセス対応）を約2年で完了させた後の組織縮小を検討中。</li> </ul>						

【現在の法人の課題等（前回見直し時以降、新たに又は顕在化している課題等には下線を付すこと）】

※前回見直し時の課題で継続しているものも含めて記載。

- ・平成30年度は、コスト縮減に努めながら、自治体の協力を得て、必要な事業費の確保を行い、鉄道運行の安全に最大限配慮しながら、同社の使命である平成30年度末の全線開業に向け、工事進捗を図っていく。
- ・開業後は、大阪府環境影響評価条例に基づく環境アセス事後調査(列車の走行に伴う騒音・振動等)と沿線の家屋調査(約900件)を行い、調査結果に応じ、環境保全対策工事の実施や家屋補償(工事を起因とした損失補償)を行う必要がある。なお、これらの残事業は開業後、概ね2年程度で完了すると考えている。
- ・また、全線開業後は、引き続き第三種鉄道事業者として、より一層輸送の安全管理を徹底し、長期に渡り着実に借入金の返済を行っていくとともに、残事業の完了後は第三種鉄道事業者として、適切な規模の組織体制に縮小していく必要。

【上記課題に対する対応方針等】

- ・全線開業に向けた事業進捗と残事業の完遂には、事業費確保のための予算措置や環境アセス対応のための地元説明など、同社と各自治体が緊密に連携する必要があり、事務的な協議調整はもとより、重要事項については、自治体幹部と同社役員との直接折衝による意思決定が可能となるよう、大阪府の人的関与を続けていく。
- ・第三種鉄道事業者として、鉄道施設の維持管理及び安全統括管理に加え、長期に渡り着実に借入金の返済を行うため、適切な資金管理を行う。
- ・同社の組織形態のあり方について、大阪市やJR西日本等、他の主要株主と検討し、残事業の完了に合わせ、縮小する。

【現在の対象役員の職務（現在の法人の課題等に関わりのある職務に下線を付すこと）】

《常務取締役（総務担当）の役割：代表取締役を補佐し、同社の業務全般を指揮。代表取締役が不在時は、職務代行者第一順位として、組織を統括。》

- ・開業及び残事業に関して、国・大阪府・沿線自治体・JR・金融機関と必要な諸手続きや事業推進に係る協議・調整を統括すること。
- ・事業推進とコスト縮減を両立させるため、事業状況に応じた最適な組織体制及び人員配置計画を管理し、必要要員の確保を主要株主と協議・調整すること。
- ・開業済区間において、第三種鉄道事業者として輸送の安全確保に関し、要員に関する事項を掌理すること。

【現在の課題等を踏まえ、今後、対象役員に府関係者が就任する必要性の有無等】

- ・同社は、国の補助制度を利用して、大阪圏の新たな鉄道ネットワークを形成する大阪外環状鉄道（おおさか東線）の整備を進めるため、大阪府・大阪市・JR西日本が主要株主となって設立した第3セクターであり、役員は、この3者から派遣している。
- ・大阪外環状鉄道は、大阪府の強いリーダーシップのもと、大阪市・JR西日本との協力関係により事業を推進してきた。平成30年度は、年度末の全線開業という経営責任をまっとうしなければならず、さらに全線開業後は、これまで多額の税金を投入して整備を進めてきた本工事で対応が必要な家屋補償や環境アセス対応等、所要の事業を実施するため、府関係者の就任が必要。なお、残事業完了後も、第三種鉄道事業者として、輸送の安全管理を徹底し、全ての借入金を返済するという経営責任を果たすため、一定の人的関与は不可欠。
- ・大阪府から派遣している常務取締役は、本事業を主導的に推進してきた大阪府が派遣する役員であり、代表取締役につぐ社内筆頭役員として、本事業の推進を図るため、認可・国庫補助の権限を有する国や、主要株主である大阪市・JR西日本との重要事項の調整、沿線自治体の吹田市・東大阪市・八尾市への対応など行う必要がある、広域自治体の大阪府で培った行政経験や手腕・人脈が円滑な事業推進に必要不可欠である。
- ・府が役員の派遣を見直すなら、本事業に関する責任を回避しようとしているとの懸念や、本事業の先行きに対し、国・大阪市・JR西日本及び利害関係者に大きな不安を与え、事業推進に深刻な影響を及ぼす。

## 大阪府指定出資法人評価等審議会 委員名簿

氏 名	職 名	備考
上野 恭裕	関西大学社会学部 教授	会長
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) 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)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	—

(五十音順・敬称略)