

大阪府指定出資法人評価等審議会（第15回）

- と き 令和7年3月10日（月曜日）14：00～15：45
- と ころ Web 開催
- 出席者 新井 康平（大阪公立大学大学院 経営学研究科 准教授）
新生 雅則（F&Link 株式会社 公認会計士）
小沢 貴史（大阪公立大学大学院 経営学研究科 教授）
西川 和予（株式会社 勁草パートナー 中小企業診断士）
山口 朋子（株式会社コングレ 監査役）
米村 紀美（三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング株式会社 マネージャー）
- 議 事 1. 大阪府道路公社の中期経営計画の改定（案）について
2. 大阪モノレール（株）の中期経営計画（案）について

1. 大阪府道路公社の中期経営計画の改定（案）について

資料1、2、3に基づき、法人から中期経営計画（案）について説明

- 委員：新たな3か年の中期経営計画の策定ではなく、期間の1年延長という改定案にした理由をもう一度説明して欲しい。
- 法人：箕面有料道路の電気や機械設備の老朽化が顕在化してきており、部品供給の終了などにより設備更新が必要な状況であるため、現在設備に係る更新計画を策定中。また、周辺開発の進展による交通量の変化や、設備更新計画などを踏まえ、収支計画の見直しも検討しているところであり、関係者協議に2025年度まで期間を要する見込み。検討中の収支計画の見直しにより、中期経営計画の前提が変わってしまうということになるため、これらを踏まえた次期中期経営計画を2025年度に策定し、改めてご審議いただきたいと考えているところ。
- したがって、今回の審議会では現状の3か年の計画を1年延長して策定した中期経営計画をご審議いただきたいと考えている。
- 委員：1年後に策定して計画の確度を高めるという考え方もあるが、確度の問題はあれど、翌期の数値がでているのであれば、それをベースに3か年計画を作れば良いという考え方もある。一般的な会社、上場会社等で、中期経営計画の1年延長というのはあまり聞かないが、指定出資法人ではよくあることなのか。
- 事務局：指定出資法人で中期経営計画の1年延長という対応を検討するのは、当公社が初めての事例。事務局としては、当審議会においても議論いただいた上で、延長の理由が一定合理的な理由として認められるのであれば、1年延長という取り扱いも認められるのではと考えている。
- 委員：そういうことであれば、一定理解はできるが、来年度には、必ず次の3か年計画が出てくるということでしょうか。次にもう一度、1年延長というのは認めることはできない。
- 法人：伸ばし伸ばしにするつもりは全くない。来年度は新たな3か年計画を策定してご審議いただきたいと考えている。
- 委員：資料1の6頁、「コスト縮減」に関して、工場検査や現場検査における遠隔臨場の実施が挙げられている。コストを下げるだけでなく、新たな問題点もはらんでいるのではないかと不安になるが、どのような問題が新しく発生する想定でいるのか、またそれに対してどのような手を打とうと考えているのか教えて欲しい。
- 法人：遠隔臨場の場合、カメラで行うため、モノがよく見えないという問題は考えられるが、これま

で実施してきている中では、そのようなこともなく、問題もクリアできていると考えている。

委員：資料3の4頁、現行計画にあった「ケーブル補修（斜張橋）」と「トンネル設備更新」という項目はなくなったのか、それともどこかの項目に吸収されたのか。そのような変更内容がわかり辛い。

法人：「ケーブル補修（斜張橋）」は橋梁補修の代表的事例として記載していたが、鳥飼仁和寺大橋の耐震対策後に実施することとなり、改定後の計画ではその他部材の補修も含め「橋梁補修」に統合している。「トンネル設備更新」については、現行計画では1行で記載していたものを、「道路情報提供設備」等の3行に分割しているが、この3行以外にもさまざまなトンネル設備がある。

委員：資料2の9頁のトンネル内火災発生を想定した防災訓練、また10頁の日常点検や損傷確認へのドローンの活用は既の実施している内容か。

法人：防災訓練に関しては既の実施しているが、ドローンの活用に関しては、2025年度から実施予定。

委員：これから始めることには「2025年度から」とつけるなど、新規の取組と既に取り組んでいることが明確になるように記載して欲しい。

法人：承知した。

2. 大阪モノレール（株）の中期経営計画（案）について

資料4に基づき、法人から中期経営計画（案）について説明

委員：31頁の財務目標に「EBITDA」があり、「EBITDA」を重視することで見えてくる部分も多くあると思うが、法人と大阪府に一定程度強い関連がある中で、設備投資の回収状況を気にしない指標を経営目標として重視していることに若干の懸念があるが、いかがお考えか。

法人：「EBITDA」については、委員がご指摘のとおりであるが、運輸収入についても目標値にしており、収入と費用のバランスを考慮したものを経営目標とすることを考えると、これだけ投資が多い状況であるため、「営業利益」よりも「EBITDA」の方が財務面の目標としては、適切であると考えている。

委員：承知した。実際は営業利益等を確認したらわかることではあるが、投資費用を回収できるような収益を上げていることが分かる指標を重視してもいいのではないかと考えた次第である。

委員：24頁に「オープンイノベーション」と記載があり、成功体験を積み重ね、それが結果として新たに挑戦する組織になったり、人材育成に繋がったりするという目的趣旨は理解できるが、「オープンイノベーション」に結びつける必要があるのか。

法人：「オープンイノベーション」は、産学官連携の延長の言葉として、社内だけでなく、あらゆる企業等と連携をしていきたいという意味で使用している。

委員：他の企業等と連携をする中で、法人として何が得られるのかという点を考えて取り組んで欲しい。

委員：同じく24頁にある「従業員体験価値向上」について、タイトルと文章の内容に齟齬があるのではないかと感じたが、どのような意味合いで記載しているのか。

法人：従業員満足度の向上の延長として記載している。また、次頁の「顧客体験価値の向上」とセットで記載しており、お客様の体験価値を向上させていくためには、従業員の満足度を向上させていく必要があると考えている。

- 委員：現在の記載内容では、法人の考えが理解しづらいと感じる。また、ダイバーシティ等は従業員体験価値とは別のものであるので、法人の考えを分かりやすくするためにも、「従業員体験価値向上」についての文章の言葉の使い方や取組内容について、再度整理して記載をしていただきたい。
- 法人：承知した。
- 委員：8頁の「安全の徹底」の上から4項目目の「実施内容」に記載のある「車両部品落下防止対策」について、「2023年度に一部完了し2027年度完了予定」とあるが、13頁の表のどこに含まれるのか。積み残しであれば、記載した方が良いかと思う。
- 法人：現在の13頁には記載がないため、記載する。
- 委員：ここでいう「サービス投資」とは、「駅まち事業」に対する投資のことを指しているのかと思ったが、そうではなく、「交通サービス」のことを指すと理解したらよいか。
- 法人：その通り。主なものは「交通サービス」であり、例えば、駅務機器である券売機などである。
- 部局：鉄道の運行にかかわる「安全投資」については着実に実施しているが、「交通サービス」の中でも利用者の利便性の向上にかかる部分の投資について、見直しながら投資を行ってきたということである。
- 委員：承知した。
- 委員：32頁に収支計画が記載されているが、今後の5年間で運賃の値上げの予定はあるのか。また、前回運賃の値上げを行ったのはいつなのか。
- 法人：今のところは予定していない。また、運賃の値上げについては、消費税の改定による値上げは行っているが、それ以外の改定においては2000年頃を最後に実施していない。
- 委員：燃料費や人件費が上昇している中で、運賃を値上げしてもおかしくはないかと思うが、検討対象としていないのは何か理由があるのか。
- 法人：コロナ禍を除いて、輸送人員は順調に推移しているため、全く検討していないわけではないが、現時点では、運賃の値上げはしなくても経営上問題ないと理解している。
- 委員：32頁の収支計画について、「旅客運輸収入」が2026年度は105億円で、それ以外の年度が106億円となっているが、この計画はどのように算出しているのか。
- 法人：まず、33頁の収支実績にあるとおり、2024年度の「旅客運輸収入」については、概ね105億円と推定しており、2025年度は万博の波及効果によるインバウンドの方や国内旅行で来阪される方等を当社としても取り込んでいきたいと考えるため、その影響による増収を見込んでいる。2026年度以降はその影響が一旦なくなるが、大阪モノレールの沿線人口は若干増加していることから数千万円ずつではあるが、「旅客運輸収入」は年々増加していくと試算をしている。
- 委員：承知した。先程も運賃について話題に上がっていたが、ある程度利用者が増加したら、運賃の値下げを考えているのか。
- 法人：運賃体系については、当面の間は現在のままで考えている。しかし、沿線施設や万博とタイアップした企画券や一日券等、値下げではないが、運賃の負担を和らげるような施策をこれからも増やしていきたいと考えている。