

【野村委員長】 それでは、続いての議題について、事務局からご説明をお願いします。

【小山法人担当課長】 ご説明いたします。

株式会社大阪港トランスポートシステムにおきまして中期計画が作成され、所管所属であります大阪港湾局からその内容について報告がありましたので、大阪市外郭団体等への関与及び監理事項等に関する条例施行要綱に基づき、報告をいたします。

なお、同要綱に基づく総務局長の意見はありませんので、よろしくお願いいたします。

また、本中期計画におきまして事業経営評価に当たっての指標及び目標が定められていますので、大阪市外郭団体の事業経営の評価等に関する指針を定める規程に基づく指標及び目標の設定につきましても、併せて報告をいたします。

内容につきましては所管所属からご説明させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【野村委員長】 それでは、所管所属からご説明をよろしくお願いいたします。

【大阪港湾局】 大阪港湾局総務部長の望戸でございます。

株式会社大阪港トランスポートシステム、O T Sと申し上げますけれども、の中期目標につきましては、昨年の9月に本委員会に諮問させていただいたところですが、北港テクノポート線に係る資金スキームが未確定であったことから、この間、O T Sにおいて中期計画を作成できていませんでした。本年3月に調整が整い、O T Sが中期計画を作成いたしましたのでご報告させていただきます。

それでは、内容についてご説明させていただきます。

計画達成に向けた具体の事業活動としましては、本市と協力し、北港テクノポート線のうち、南ルート部分、コスモスクエアから夢洲間の2024年度の開業に向けた鉄道施設の整備及び鉄道整備に係る安定・確実な資金の調達、返済計画の策定となっております。

鉄道事業法における国の事業許可関係について、O T Sにおいては2021年度から2022年度にかけて、所有する鉄道線路を鉄道運行者に使用させるに当たり認可を得ること、鉄道運行者においては他社が保有する線路を使用し、鉄道を運行するための第2種鉄道事業の認可を得ることとなります。2024年度には建設費用が確定することから、O T Sにおいては鉄道運行者に対する線路使用条件申請を、鉄道運行者は運賃申請の認可を得ることとしております。

鉄道事業法における国の施行認可関係としましては、電気設備等に係る工事計画については、夢洲駅まで開業できるように信号や電力設備等の変更申請を行い、その認可を得る

こととしております。

また、工事施行認可については、現在の認可が2022年度末に失効しますので、期限延長申請を行い、その認可を得ることとしております。

また、設計工事につきましては、2021年度に電気設備等に係る工事計画の申請を行うための基本設計業務を行い、2022年度以降は工事を進めていくこととしております。

併せまして、2021年度から2024年度にかけて、本市からの負担金やJ R T T（独立行政法人鉄道・運輸施設整備支援機構）からの財政投融资資金の管理及び工程管理を着実にやっていくこととしております。

なお、これらの事業を本市が監理する指標としましては、建設費をベースとした事業進捗率によることとしており、2021年度から2024年度にかけて、進捗率を指標として設定しております。

本市としましては、この指標に基づき団体が取組を進めていくことが本市の目標の達成につながるものと考えており、妥当な指標であると認識しております。

続きまして、財務運営につきましては、鉄道事業における建設資金の確保として、2023年度から2024年度にかけて、財政投融资等を利用した確実な資金調達を図ること、及び建設費等の適切な執行により資金の安定を図ることとしております。

また、主力事業である不動産事業において着実に売上高を確保すべく、施設利用者の入居継続を図るため、既存施設の改修を行い機能向上を図るとともに、新たに施設を建設し、新規の利用者を誘致することにより収益を確保することとしております。

財務運営に係る数値目標として指標化しているのは、年度末流動資産のうち、現預金及び有価証券として5億円以上を確保すること、O T Sが整備する北港テクノポート線建設費を230億円以内に抑えること、トラックターミナル事業において施設平均稼働率95%以上を確保することの3項目としております。

年度末流動資産額のうち、現預金及び有価証券の5億円以上の確保については、資産取得に係る借入金返済、不動産事業に係る土地賃貸料、さらに固定資産税、施設管理費用や人件費等の固定費として必要な額としております。

230億円の年度ごとの内訳については、建設費をベースとした事業進捗率に基づくものであり、令和3年度は3.2億円以内、4年度は24.8億円以内、5年度は28.8億円以内、最終年度は173.2億円以内となっております。なお、建設費用については、当初は設計が中心となり、翌年度から工事が開始され、工事の完了により大半の委託費を支払うことになるため、

最終年度にかけて多額となっているものでございます。

施設平均稼働率95%については、北港テクノポート線のインフラ外部建設費用の借入れに当たり、主要事業の1つであるトラックターミナル事業における確実な収益確保が必要であり、通常同施設においては施設利用料の減免等を行わないため、施設稼働率が収益に直結するものであり、非常に重要な指標であることから目標として設定しているものでございます。

これら中期目標の各指標を確実に達成することが本市目標の達成に資するものとなり、かつ安定的な団体運営にもつながるものと認識しておりますので、本指標は妥当なものと考えております。

説明は以上となります。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

【野村委員長】      ありがとうございました。

それでは、委員の皆様からご意見、ご質問等ありましたらお願いします。

【水上委員】      水上です。よろしくお願いいたします。

中期目標の事業経営についての目標の指標Ⅰのところ、事業費をベースにした事業進捗率が4か年度分書かれているかと思いますが、最終年度が100%で、その前の年が24.6%で、4分の3、事業費で見ると最終年度に関わってくると思うんですが、進捗を見ていく上で、3年度目までは4分の1程度で済んでいるけども、かなり飛躍するように感じるんですが、これ、何か金額として理由があるんでしょうか。

【大阪港湾局】      工事ですので、やはり完成すると最後にまとまったお金を払うような仕組みになりますので、後ろに行くほど事業が完成して、その額を払うということになりますので、だんだん上がっていくということが表れている数字かと思っています。

【水上委員】      承知しました。

金額が最後にまとめて出るということ自体、そうなんだろうと思うんですが、それをもって進捗率、進捗を把握して管理していくとなると、正しい手法なのかどうか若干疑問に思われるところなんですが、先ほどの阪神港湾のガントリークレーンだと、別に年度ごとにどういったものを整備するかというようなことが書かれていたかと思うんですけれども、金額で見たときに24というところから100に変わるといった、進捗を把握するのに適切かどうかという点に疑問を覚えるんですが、その辺りはいかがでしょうか。正確に把握できるんでしょうか。

【大阪港湾局】      これは昨年にO T Sの指標の設定にあたりこの評価委員会の場でも、

どういふものが適切かということでご相談もさせていただきながら進めてきた中で、事業の進捗率しかないということもあり、それを踏まえてこのような形になっております。

確かにおっしゃるように、後ろの方が大きくなっていますので、それが適切かどうかというお話もあるかもしれませんが、なかなかそれに代わる指標もなく、現在の形としております。

【水上委員】 承知しました。

【佐藤委員】 佐藤です。よろしくお願いします。

インフラとインフラ外という概念があつて、O T Sさんはインフラ外の担当をされて、それが230億円ということですね。インフラとインフラ外の定義の違いと、O T Sさんがされることの工事の内容を改めて説明いただけますでしょうか。

【大阪港湾局】 少し見えにくいかもしれませんが、お手元の資料に、沈埋トンネルといいまして、要はトンネル自体を地下に埋めている図面が記載されていると思います。その図面の中央部に記載されている鉄道部分が北港テクノポート線であり、鉄道の周りの濃い色で着色しているところがインフラ部です。要はトンネル部分の建設をインフラ部と言つていまして、ここは本市が担います。インフラ外部というのは、その中の斜線で引いている部分であり、レール、駅舎、車両や設備等が該当します。そこはO T Sが担うことになっています。

【佐藤委員】 230億円の内訳ですけれども、これは今の段階でレールとか、駅舎とか、車両とか、そういうところで了解できていて、発注とかそういうのもできていて、価格も確定しているようなものなんですか。今後何か追加で費用が発生するリスクがあるようなところがあれば教えていただきたいと。

【大阪港湾局】 細かいことが決まっているということではないと思いますが、230億円以内を目標としております。追加の費用が発生するかどうかは、工事を進めていく上で予算オーバーしないような監理を行うなかで、そういうことは常にありますので状況によると思います。

【佐藤委員】 今の、例えば230億というのはマックスで、普通で言えばその8掛けぐらいとか、そういうふうなことが、目標にあるんでしょうか。もう満杯で今考えられているのですか。それで何かあればオーバーする、以内にされる努力はされると思うんですけど、オーバーしてしまう可能性は高いですね。今8掛けぐらいをターゲットにしていたら、まだ差額があると思うんですけど、どういうふうな立て方をされているんでしょうか。

【大阪港湾局】 直接担当ではないので、その辺の詳しいところまでは分かりませんが、一般に8掛けという話もあります。そういう発想で230億と言っているのかどうかについては、申し訳ないですけど、今お答えできる内容がございません。

【佐藤委員】 よくこういうのって追加でコストが発生すると、割と皆さん関心のあるところかと思うので、その辺、できないと書かれているので、それに対する施策というか対策というのは何かされているのかなと思ってお聞きしましたが、かなり230というのはもう最大限で、もっと低減を目指しているものなのかというのをちょっと思ったんですけど。

【大阪港湾局】 今の会社としては230億をマックスで見えていますので、8掛けとかの話は割と役所の工事とかの入札で仮に予定価格が230億としましたものに、実際の入札の結果が8掛けだったと、こういう話もあろうかと思いますが、一般的にこの法人は会社組織で、自分のところで契約して行うので、230億というのは、これは超えないということを最大の目標とし、工事監理も含めてしっかりやっていくものと理解しております。

【野村委員長】 今の関係ですけど、これで言うと令和6年度がこの計画の最終年度ということになるんですよね。そうすると、ここで173.2億円以内が目標値となっているというのは、マックスは230だけど173.2億円以内に収める予定でやっているということですか。

【大阪港湾局】 これは、R3からの分を足していくと全部で230億になるというものです。

【野村委員長】 なるほど。累積じゃなくて年度ごとに。

【大阪港湾局】 そうですね、言葉で言うと、累積額が230億になるように工事を完了させるということです。

【野村委員長】 そうすると、一応230いっぱいには予定されているということですかね。

【大阪港湾局】 何回も申し上げますけど、何とか230億円以内に抑えるということを目標にしていますので、それに照らして工夫しながら進めていくものと考えています。

【堀野委員】 前提について伺いたいんですけども、今回資金調達スキームが確定したので中期計画を作成したという、お話だったと思うんですけども、資金調達のスキームが決まったということがつながってくるのは、総額230億円というところが上限で調達のスキームが組めたということと、それと中期計画の詳細版の方に記載いただいている具体工程、それから具体工程を基に年度ごとのいろいろ手続が書かれているんですけども、そういったことが全て決まったというか、大方予定が立てられたということでこの数字なり

が出てきているという、そういう理解でよろしいのでしょうか。

【大阪港湾局】 O T Sからしますと、大阪市からの負担金、独立行政法人鉄道・運輸施設整備支援機構から財政投融资を借り入れるということが確定しましたので、中期計画が作れるようになったということです。

【市口委員】 市口です。

指標のⅢのトラックターミナル事業における施設平均稼働率ですけれども、ここの考え方を詳しく説明していただきたいんですけれども。要するに、分母に何を持ってきて、分子は何を持ってきているのかというところですね。

【大阪港湾局】 すみません。ご質問にお答えできるデータを持ち合わせません。

【市口委員】 分かりました。

【大阪港湾局】 また追って報告させていただきます。

【市口委員】 分かりました。

【佐藤委員】 このトラックターミナル事業の稼働率ってかなり高いと思うんですけど、さっきだとクレーンの方はコロナ禍でかなり荷物が減っていることになった、少ないというようなお話を聞いたんですけど、こちらの方はかなり高い水準で維持できるという事業になるのでしょうか。

【大阪港湾局】 先ほどは新型コロナウイルス感染症の影響が大きいという話をさせていただきましたが、O T Sの事業につきましては鉄道事業以外にトラックターミナルの事業をやっており、今のところ大きな影響はないと聞いています。

【佐藤委員】 分かりました。

【野村委員長】 野村から1点だけお聞きします。

指標Ⅰで目標値、毎年5億円以上の流動資産を残すということになってはいますが、O T Sの事業としては鉄道事業と、あとトラックターミナルと不動産賃貸とか、これらが主な事業なのかなと理解しているんですけど、そうするとあまり変動はなさそうなので、トラックターミナルとかはこの95%以上でやっていったりすれば、大体この5億円以上も達成できるというような理解になりますでしょうか。

【大阪港湾局】 多額の資金がこれから必要ですので、その前提としてトラックターミナル等の事業が安定しているというのがございますけども、今の見込みでは現預金及び有価証券について5億円以上あれば、会社の経営上、うまく運営できるという見通しになっていますので、それは今のところ大丈夫と考えております。

【野村委員長】 皆さん、ほかにはよろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【野村委員長】 それでは、質疑応答についてはこれで終了いたします。ありがとうございました。

それでは、O T S の中期計画ですけれども、皆さん、何かご意見等ありますでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

【野村委員長】 特に意見なしでよろしいですか。

【佐藤委員】 意見ということではないんですけど、結構もう数年後に来ますよね。

230億という、これ、多額なと思うんですけど、多分O T Sの方は内訳とか、お持ちであるとか、車両何台で幾らとかあると思うんですけど、だからそういうのが把握されてなかったというのがちょっとどうかと。かなりの大きな投資なので。

【田中総務局長】 多分、内訳はあるはずと思うんですね。さっきの年次計画がある以上、レールを敷く、駅舎を造るといって年次計画が、多分ここへ来たときにたまたまそこが、十分確認せずに来たということだと思いますけど、一旦また所属の方にもその辺、先生方に資料として提供できるようにでしたら検討させてもらいます。少なからず、ばくっとして書いていることはあり得ないと思いますので。

【佐藤委員】 10年後とかじゃないですからね。

【田中総務局長】 年次計画できちっと建設スケジュールに合わせた予算というのは、事業費計画は立てていると思いますので、またきちっと説明できるように確認してみます。

【市口委員】 もう25年までに何が何でも北港テクノポート線は建設できてないと駄目なんだということを、前の期のときにかなり言われていましたので、その辺はきっちりできているはずなんですけどもね。

【野村委員長】 意見としては特になしでよろしいですか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【野村委員長】 では、それで取りまとめをお願いいたします。

【小山法人担当課長】 はい、ではそれで。