

第182回大阪市外郭団体評価委員会

令和3年8月31日

開会 午前10時00分

【小山法人担当課長】 定刻になりましたので、第182回大阪市外郭団体評価委員会を始めさせていただきます。

私は、本委員会の事務局を務めております総務局行政部法人担当課長の小山でございます。

それでは、議題に入りたいと思いますので、以後の議事進行につきまして、野村委員長をお願いいたします。

野村委員長、どうぞよろしくをお願いいたします。

【野村委員長】 本日は、委員全員にご出席いただいております。大阪市外郭団体評価委員会規則6条2項により、会議が有効に成立しております。

本日の議題1、2の各団体の令和2年度経営評価については公開で、3の役員公募選考に関する見直し事項については審議・検討情報ですので非公開で行います。

それでは、最初の議題について、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。

都市交通局が所管する外郭団体でございます大阪市高速電気軌道株式会社の令和2年度経営評価につきまして、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第7条第4項及び第5項の規定に基づき諮問をいたします。

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、どうぞよろしくをお願いいたします。

【野村委員長】 それでは、大阪市高速電気軌道株式会社の令和2年度経営評価について、所管所属からご説明をお願いします。

【都市交通局】 おはようございます。都市交通局監理担当課長の島村と申します。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

それでは、私の方から、議題の1番、大阪市高速電気軌道株式会社の令和2年度経営評価についてご説明をさせていただきます。座って説明させていただきます。よろしくをお願いいたします。

ただいま事務局から説明のありましたとおり、本件は、私ども都市交通局が所管する外

郭団体でございます大阪市高速電気軌道株式会社、Osaka Metroの令和2年度の経営評価の結果及び本市の審査の結果、また、改善を要する点について助言及び構ずるよう求める措置の内容について、併せて諮問させていただくものでございます。

まず、個別の内容のご説明に入らせていただく前に、本来、経営評価につきましては、中期計画、あるいは年度計画等において設定した指標等に関しまして、その達成状況について評価を行うべきところではございますが、Osaka Metro、それから、この後の議題で説明させていただきます大阪シティバスも同様でございますが、今般の新型コロナウイルス感染症拡大による影響を顕著に受けまして、中長期的な事業内容の収支の見通し、これが非常に困難な状況が今なお継続しているという状態でございます、中期計画等が未策定という状況となっております。

中期計画につきまして、少し経過を申し上げますと、昨年9月のこの場、外郭団体評価委員会でのご審議を頂いたんですが、9月28日付けの意見書におきまして、中期計画の内容につきまして、具体的な事業経営の内容、あるいは事業年度ごとの目標、こういったことが盛り込まれていないということなどについてご意見を頂戴したところでございます。その後、本年の3月には、中期計画の状況につきまして、評価委員会において経過報告と、中間報告ということをさせていただいたところなんですが、その時点におきまして、新型コロナウイルス感染症拡大の状況というのは収束の見通しが立っておりません、Osaka Metroグループとしても、特に業績の見通しということにつきましては、会社が自ら公表しております中期経営計画の改定といったことはもとより、今年度単年度の業績見通しについても現時点で公表に至っていないという状況となっております。したがって、本件、中期計画についても未策定の状況ということになっております。そのため、本件の令和2年度の経営評価ということにつきましては、大変申し訳ないんですが、またこの後、内容をご説明しますが、実績の記載にとどまるもの、あるいは年度ごとの目標値が調整中とさせていただいているものがございます。

所管局とする私ども都市交通局といたしましては、当然この現状というのがあるべき経営評価の姿にまでは至っていないというような認識の下、今後、中期計画等を策定可能な見込みが立ち次第、当該団体を指導いたしまして、本来の評価、あるいは評価結果の反映といったことに努めてまいり所存でございます。今申し上げましたような事情についてご賢察賜りまして、本日のご審議を頂きたいと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、長くなり恐縮ですが、具体の諮問書の内容について、概要の方をご説明させていただきます。

資料が、右肩に大総務第65号という番号の諮問書でございます。データで申しますと、11の諮問書というファイルの名称のものでございます。それをご覧いただきまして、まず諮問書の冒頭でございますように、本件、経営評価ということで、団体による自己評価、あるいは当該評価結果の本市の審査、これに加えまして、改善を要する点があるということで、条例第7条の規定に基づく助言及び講ずるよう求める措置の内容といったことを併せて諮問させていただくものでございます。

それでは、具体の中身に入りまして、別紙の令和2年度事業経営評価、右肩に様式1とある帳票をご覧いただきたいと思っております。まず、Osaka Metroについてでございますが、最初の欄が中期目標という欄でございます。中期目標は昨年度設定をさせていただいておりますので、その内容に即して記載をさせていただいております。

まず1番の、当該外郭団体の事業経営を通じて達成しようとする本市の行政目的又は施策の具体的な内容ということで、これにつきましては、民営化で市営地下鉄事業、これをOsaka Metroに移管したということに際しまして、本市、旧交通局が主として策定をいたしました地下鉄事業株式会社化（民営化）プランというものがございます。この内容を着実に実現することとしております。

目標期間については、令和2年5月1日から令和8年3月31日までの6年間としておりまして、(3)の期間終了時において実現しようとしている状態につきましては、民営化プランに基づいて、市内交通ネットワーク、これを持続的・安定的に維持し、公営交通時代から掲げておりました「人にやさしい地下鉄」、これとしての安全対策やバリアフリーに対する取組を着実に実現している状態ということにしております。

それから、欄外に出ますと、その下に少し3行ほど現状について追記をさせていただいております。先ほどから申し上げていることではございますが、本来ということで、中期目標に基づき、団体が中期計画等において設定する指標及び目標値につきましては、この未曾有の国難とも言えるコロナウイルスの状況、これが業績への顕著な影響を受けていると。さらに収束時期が不明ということがありまして、現時点においては、年度別の取組事項等の見通しというのを立てるのが非常に困難な状況ということがございまして、調整中というふうにさせていただいております。

それから、下の欄に移りまして、当該事業年度の評価ということで、まずはその上段の

外郭団体の自己評価、目標値なり指標がない中でということ非常に恐縮なんですけど、とはいいいながらも、基本的には企業としては活動されていて、また、それぞれ取組をされているということですので、Osaka Metroの令和2年度の実績を中心に書かせていただいております。まず、当該事業年度の団体の総合的な評価といたしましては、先ほどから申し上げております、厳しい事業環境というのは継続しているんですけど、安全・安心に関する支出と、これはできるだけ維持する方針の下、1つには可動式ホーム柵の整備、これを御堂筋線なかもず駅をはじめ、6駅での運用を開始しております。それから、四つ橋線の北加賀屋駅、中央線の弁天町駅においても、エレベーター増設に伴うバリアフリールートの複線化を行っております。

それから、次の欄、最終目標達成に向けた次年度以降の取組ということにつきましては、会社としては、厳しい環境下にあっても、社会生活インフラとしての使命を全うできるよう、自主自立の経営を確立し、所要の投資額を確保して、可動式ホーム柵については2025年度までに全線全駅での設置、それからバリアフリールートの複線化についても2025年度までに18駅での完了を目指し、引き続き取組を進めてまいりたいとしております。

それに対しまして、その下の欄、市の評価といたしましては、まず本市の総合的な評価としまして、非常に厳しい経営環境下にあるということではありますけど、民営化プラン、あるいは会社の中期経営計画、この内容に即して、可動式ホーム柵の設置、又はエレベーターの増設ということでバリアフリールートの複線化を進めて、市内交通を支える事業者としての役割を果たされているという評価とさせていただきます。

ただし、改善を要する点というのは、もちろんこの状況でございますので、あることから、その下の欄、助言等及び講ずるよう求める措置の内容としましては、一定程度、中期経営計画等の策定に際して、具体的な指標、目標値の設定と、これを現下の状況で設定できないということはやむを得ないという認識ではございますけど、今後、中長期的な事業内容や収支の見通しを策定できる状況となり次第、指標等の設定を進められたいということにさせていただきます。

続きまして、その次のページ、様式2番でございます。これが個票といいますが、分野ごとの評価ということで、重複する部分は一部割愛をさせていただきますけど、ここは本来中期計画ということで書く欄なんですけど、先ほど説明させていただいたように、現時点で中期計画、公式には未設定ということでございますので、一部、例えば指標の下の目標値、令和3年度から令和6年の目標というのは調整中とさせていただきます。最後の令

和7年度の最終目標として、これは中期目標にも掲げてございますので、ホーム柵の全駅設置というところを記載させていただいております。

それから、ちょっと前後しましたが、指標を2つ設けておりまして、1つがホーム柵の設置の駅数、もう1つがバリアフリールート of 複線化の駅数という指標を仮に置かせていただいた上で、それぞれ書けるところを書いているというのが非常に恐縮なんですけど、最終目標のところを書かせていただいているということでございます。

それから、下の黄色の年度計画達成状況につきましては、これも、計画につきましてはそのような状況ですので、バーにさせていただいておりますが、実績として、ホーム柵の御堂筋線6駅の設置、それからバリアフリールート of 複線化の2駅という数字を、その下の欄も含めて書かせていただいております。

それから、その下、外郭団体の自己評価の欄に移りまして、当該事業年度の達成状況と、これは先ほどの様式1とも重なるところがございますが、安全・安心に関する支出というのはこの状況下でも行った上で、可動式ホーム柵、あるいはバリアフリールート of 複線化というのを行っているという評価でございます。

最終年度に向けた次年度以降の取組ということについても、これまでの記載と同様でございます。2025年度までの全駅設置なり、バリアフリールート of 18駅の完了を目指すというところがございます。

ページが替わりますが、様式の2の最後、市の審査といたしましては、審査結果として、非常に厳しい経営状況下であるが、ホーム柵の設置、エレベーターの増設、こういったことについては進めているという記載にとどめております。

最後、中期目標達成の視点から見た審査結果としては、会社自ら標榜する最高の安全・安心、最高水準のバリアフリー対応を着実に推進するための取組を引き続き進められたいと整理しております。

最後、様式3番、財務運営の実績に関する評価、これにつきましても、大変恐縮なんですけど、現在、まだ具体の指標の策定にまでは至っていないということで、指標ないし目標値についてもそれぞれ調整中というふうにさせていただいております。枠外といいますか、右下の欄に、先ほどから申し上げております、現在のコロナを踏まえた状況ということを書かせていただいております。

それから、下の欄に移りまして、外郭団体の自己評価としましては、ここも財務ということですので、会社の実績ということで、営業収益は前期比455億円減収の1,129億円に大

きく落ち込むという中でも、安全・安心に係る対策というのは行っているということが書かれております。また、費用の圧縮などにも取り組んではおりますが、単年度の削減額には限界があって、最終的には93億円の営業損失となったという財務面の実績について記載されています。

最終目標ということについては、引き続きこういったコスト削減、効率化というところ、抜本的なコスト圧縮に取り組んでいくという決意を書かれております。

1つ飛ばしまして、市の審査といたしましては、鉄道事業、運輸収益の減収の影響というのが非常に大きいんですけども、再三申し上げております安全・安心、ホーム柵の設置、エレベーター増設と、いわゆる「人にやさしい地下鉄」としての取組というのは、資金の確保や投資の実行を含めて着実に進められているというふうな審査とさせていただいております。

本市の総合的な評価というのが、その下の欄でございます。繰り返しになりますが、その中でも、鉄道事業を安定的に運営していただくと、その価値を向上させる経営を推進するというところで、大阪経済の成長に資することを期待するという結びとさせていただいております。

最後、併せて、助言等及び講ずるよう求めた措置の内容としましては、先ほどと似たような記載でございます。一定やむを得ないところではありますが、今後、中長期的な事業内容、収支の見通しを策定できる状況になり次第、指標等の設定を進められたいという内容とさせていただいております。

ちょっと長くなりまして申し訳ございませんが、まず1番の大阪市高速電気軌道株式会社の令和2年度経営評価についてご説明させていただきました。よろしく願いいたします。

**【野村委員長】** ありがとうございます。

それでは、委員の皆様からご意見、ご質問などありましたらお願いします。

**【水上委員】** 水上です。よろしく願いいたします。

大変な経営環境の中でのお話だと理解しました。本来、PDCAなどの考え方にのっとって進めていくなれば、いろいろな事情はあるにせよ、まず目標値を設定してしまっ、計画を実行して行って、それが達成できなかった場合、またそれを確認するという作業が必要なのかなと思ったんですが、それがなかなか難しいということなんだと思うんですけども、具体的に指標と目標値とを分けて考えた場合に、指標自体をなかなか設定できな

いという理由はどの辺りにあるのか、もしご存じでしたらお聞かせいただきたいんですけど、いかがでしょうか。

**【都市交通局】** 今のご質問で、指標、目標値というところまでは至らないとしても、例えば指標のみの設定ができないかということですね。おっしゃるようなところもあるかと思います。基本的には、委員ご指摘のとおり、PDCAという観点からも、指標なり目標値というのはきっちりと設定した上で、その達成状況を見ていくというのがあるべき姿だということだと思います。我々も、団体もそうなんですけど、基本的には、厳しい中でもそういったことができないかというところで、この間、コミュニケーションを取らせていただいて、調整をさせていただいているところではございます。

ただ、例えば今回でいうと、指標でいうと、メトロの場合は、例えばホーム柵の設置の駅数とかという指標のみということになるかとは思いますが、それだけ切り離してするというのも、もしかすれば可能かもしれないですけど、基本的にはやはり、当然ながらこの様式にもございますように、目標をどこに置くのかというところと合わせて初めて意味をなしてくるものなのかなというふうに思っております。ですので、少なくともこれまでの調整の中では、正直、そこを切り離して指標のみの設置というところまですることが選択肢にあったわけではないんですけども、ただ、今も緊急事態宣言中であるということもございます。この状況がまだすぐには改善しないということも十分想定されますので、委員ご指摘のようなことも含めて、どういった形で、全部100%の形でできるまで、いつまでも待つということではなくて、この状況の中でも、どのような工夫なり出し方がしていけるのかという、ちょっと今時点で具体には申し上げられないのが恐縮なんですけど、そこはしっかり考えていかないといけないなというふうに思っております。

**【水上委員】** 承知しました。取組1の方のご説明で、そういうこともおありかなと理解したところでありますが、一方で、財務運営の実績に関する指標等は、外郭団体の自己評価の中でも、営業収益や営業費用についても言及されているところだと思うんですが、こちらもなかなか指標自体を決めるのが難しいような状況ということでしょうか。

**【都市交通局】** はい。そうですね。通常といいますか、通常でももちろん未来の姿というのはどうなるか分からないという要素も含んでいながら、計画というのは立てるものだという事は、私どもも団体も十分、重々承知はしておるんですけど、ただ、現状の状態というのが、本当に分からないというのが正しいか分からないですけど、右肩上がりなのか下がりなのかすらもちょっと判然としないという状況の中で、非常に難しい状況だとい

うことだと思っております。

【水上委員】 承知しました。ありがとうございます。

【佐藤委員】 委員の佐藤です。よろしくお願いいたします。

今の状況の中で将来を見据えるというのは難しいというのはよく分かっているんですけど、とはいえ、他の鉄道事業会社とかはみんな、民間は計画は立てていると思うんですね。こういう苦しいときこそ、こういう計画を立てないといけないと私は思っています。というのは、例えば去年の4月ぐらいであれば、「急に来ましたから、分からない」って分かるんですけど、もうある程度コロナ禍の中で収益というのは毎月分かってきているわけですよ。そういうものを参考にするとか、例えば他社の、民間鉄道会社の中期計画を見て、コロナもずっと永遠にいくわけじゃないので、ある程度で改善していくというふうにみんな見ていると思います。それが違ったとしても、これは仕方ないことであると思うんですね。なおかつ、こちらの会社は、利益を幾らにするということを目標にされている、第一に目標にされているのではなくて、安全な地下鉄ということで、バリアフリーであるとか、設備を整えていくというのを第一の目標にされているので、コストの方からそういう計画をしていくということで積み上げてきて、やっぱり鉄道業というのは固定費が多いので、割と見積りやすい業界ではあると思うんですね。例えばソフトウェアの会社とかでは全くできないと思うんですけど、ですから、やっぱりどこかでやり始めないといけないと思いますし、やはりコロナが終わるといって、例えばこれが終わったとしても、また違うものが始まるかもしれませんし、今こそ始めていってほしいなとか、された方がよいなと思っています。

というのは、また資金繰りの方が、かなり資金が要る事業であると思うので、全ての調達が無制限にされるというふうな業種であるかどうかは、ちょっと私も分からないんですけども、金融機関等で調達していくというものがもしあるのであれば、やはり計画がなければ調達の方もなかなか難しくなると思いますので、やはり計画といっても、今持たれている悪い状態を前提にでも良いので、取りあえずつくってみるということが必要かと私は思います。よくなるまで待っていたら、やはり悪いなりに管理して行って、最大になる損失をちょっとでも少なくしていくものに使えないと、後で、状況がよくなったんですけど莫大な損失があって、これが計画という段階を経たという手法では管理されてないと、ほかの方法では管理されていると思うんですけど、というのもあまり望ましくないなと思っていますので、どこかで、今も事業をされていると思うので、それをベースにでも始められ

の方が良いというのは私の意見で、質問ではないので大変申し訳ないですけど、それを前提で、例えば「目標を設定する状況となり次第」というふうな文言が幾つかあったと思うんですけど、それはどのようなときというふうにイメージされているのかというのをちょっと教えていただきたいと思います。

【都市交通局】 ありがとうございます。まさしく前半おっしゃっていただいたことについても、委員ご指摘のとおりでございます。そういったことも踏まえて、引き続き努力してまいりたいと思います。

今ご質問いただきました、何度か出てきます市の評価として、「今後中長期的な事業内容や収支の見通しを策定できる状況となり次第」ということですが、確かにこの記載だけだと、例えばですけど、コロナが全て収まって、完全に普通の状態になればということなのかという疑問もあろうかと思いますが、我々、決してそうは思っていないで、前半におっしゃったように、何らかの指標なり目標値なりということは、当然その中でも工夫をして、設定をしていかないといけないと。ちょっと言い訳がましくて恐縮ですが、会社としては、現状が、当然いろんな内部的なシミュレーションを何も考えてないわけではなくて、数字面も含めてされているという中で、特に公表という意味においては、現状の中で、ある程度の確度を持って、合理的な説明が可能なものが出せるという状況には至っていないということもございます。ですので、裏を返せば、仮にこの状況が続く中でも何らかの、例えばですけど、中期計画が終わる2025年度までずっとこの状態でいくんですかと、極端な話、ということにはならない話だと思います。ですので、ちょっと今時点で、何年何月ということまで具体的なことは申し上げられませんが、例えば中長期的な2025年度までということが団体として難しいということであれば、もっと短期的に、「今事業をやっていますよね」ということもありますので、他社さん、うちも全部知っているわけじゃないですけど、ご指摘いただいたような民鉄の他社さんも、中期経営計画は改定はできていないんだけど、この状況なので、緊急的な短期的な計画を1年単位なりでやりますということを表明されている会社さんもおられるように聞いております。ちょっとそういったことも選択肢の1つかなと思っておりますので、何も100%のものが出来るまで待つということではなくて、今申し上げたようなことも選択肢として、少しでも指標なり目標の設定と、本来のあるべき経営評価の姿というところに近づけていく努力はしないといけないというふうに私どもは思っておりますし、会社もそれは同じように思っておりますので、引き続きそういう方向性で進めたいと思っております。

【堀野委員】 委員の堀野からも質問といいますか、意見を述べさせていただきます。

おっしゃるとおり、なかなか厳しい状況で、先の見通しができないということもよく分かるんですけども、先ほど佐藤委員もおっしゃっておられたとおり、状況としては、昨年の4月とは違って、ある程度状況というのは見えてきている。しかも、これ、いつ終わるのかというと、一部では5年かかるだろうとか、いろんな意見もありますので、長くかかる前提で見ていただく必要があるんだろうなというふうに思っております。その中で、いろいろ努力されておられるということで理解していますので、そこはまた検討を十分していただければというふうに思っております。

その上で、中期計画でホーム柵とバリアフリールートを設置するというので、ちょっとここについてお伺いしたいんですが、ホーム柵は全駅に最終、令和7年までには全てを終えるということと読んだんですが、これは5年間に77駅整備ということなので、既に既存のものがあって、この5年間というか、令和7年までに77駅整備すると、そういうことでよろしいのでしょうか。

【都市交通局】 ありがとうございます。今のご質問につきましてお答えさせていただきます。

おっしゃるとおりでございます。地下鉄で申しますと、比較的新しい路線、例えば今里筋線ですとか、そういったところは当初からホーム柵が整備されている、あるいは千日前線であったりとか、既に整備されている路線もございます。残りが77駅ということになっておりますので、中期計画の令和7年度目標に書かせていただいております、基本的には路線ごとに目標年度を定めて、直近で申しますと、御堂筋線に関しましては2021年度です。今年度完了予定でございます。続いて堺筋線、四つ橋線、中央線、それと谷町線というふうに、当然全部終わってからやるというわけではなくて、ふくそうはするんですが、全ての路線、全駅について、令和7年度までに会社としてはやり切るという目標でございます。

【堀野委員】 ありがとうございます。そうすると、何となくホーム柵設置、ある程度投資額は、1駅当たり幾らぐらいというのは見えていて、ここに、最終目標のところの内訳のように書かれているので、そこを各年度に目標値として出していくということとはできないのかなというのがちょっと素朴な疑問だったんですけども、それをあえてしてないのは、先ほどからの状況からすると、それは達成できる確度が不確かであるということから数値化、目標値として、各年度の目標値は調整中というふうになっているということなん

でしょうか。

【都市交通局】 おっしゃるとおりでございます。会社というか、団体の中でも一定の計画は持っているとは思いますが、この状況下、最終年の全駅という目標については変えてはいないものの、それまでの途中ということになりますと、均等に年で割るということでもございませんで、当然御堂筋線とかと、優先順位はあるんですが、どの駅についてやっていくんだということについては、ちょっと今後の状況について、例えば予定していたものの入れ繰りがあったりとか、いろんな状況の変化というのが想定されるというふうに団体の方からは聞いてございます。したがって、年度ごとに具体的に、特に団体から聞いておりますのは、どの駅ということ指定して整備していくというのが非常に流動性が高いということでございます。例えば駅数のみとかということも含めて、どういったことができるのかということについても検討していきたいと思っております。

【堀野委員】 ありがとうございます。駅数とかという個別のことというか、形式的なことよりも、今のご指摘でしたら、柔軟に対応できる何線までとかという目標の立て方もあるのかなと思いましたので、団体の方で詳細についてはご検討されているとは思いますが、ある程度皆さんにも公表できる形にした方が良くはないかなというふうには思います。

以上です。

【市口委員】 委員の市口です。

私も意見という形になると思うんですけども、本市の行政目的というところは、第一義的に、地下鉄事業の民営化プランの内容を着実に実現していくと、その中で、中期目標の終了期間において、どういう状態になっているかといえば、私がこういった資料等を読み込んでいったのは、やっぱり一義的には、市内交通ネットワークを持続的・安定的に維持していると、今の市内交通のサービスを、現状のサービスを維持していくんだというのが第一であると、であるから、もちろん「人にやさしい地下鉄」としての安全対策、バリアフリー対策というのもやっていくんだけれども、持続的・安定的にそういう交通ネットワークを維持していくということは、要は、適正な利益を確保していく、だから、その範囲内でこういった安全投資をしていくから、今の現状からしたら、なかなか目標値というか、そういうのを立てづらんだと、そういうふうに思ったんですけども、その辺り、そちらのご意見はどうでしょうか。

【都市交通局】 ありがとうございます。ご指摘のとおり、特に財務面の指標において、

こういった指標がより適切かというところがございます。この3月の非公開の中で、団体も出席した中での議論も一部ございましたが、ちょっと中身については非公開であった内容もございますので、詳細には申し上げませんが、会社としては、例えばホーム柵に係る投資額、こういったものが指標の1つになるのではないかと考えております。もっと広い意味で申しますと、委員ご指摘いただいたように、それ以前に持続的・安定的に会社としてやっていく中での指標というのがあるのではないかとのもあるとは思いますが、今のご質問のお答えになっているか分からないんですけど、いずれにいたしましても、中期目標、これの趣旨を達成するのに、いかなる指標が最適であるかというところについてはしっかりと考えてまいりたいというふうに思っております。

**【市口委員】** やっぱり今の現状の市内ネットワークを安定的に維持していくということからすると、当然適正な利益の確保というところが出てくる、そうじゃないと、安全対策に対する投資というのが十分できないよという話になってくるのじゃないかなと思うので、今の、少なくとも、多分令和3年度も利益というのは出てこないだろうという予測になっているんじゃないかなと思うんですけども、それが、令和4年度以降どうなっていくか、それはなかなか今分からないところだとは思いますが、その辺りもやはりもう、先ほどもほかの委員の方々からもありましたけれども、ある程度、1年以上たってきている中で、やはり厳しめの数値を頭に入れて、その中でできる範囲というところでの計画、目標なり中期経営計画を立てていくというふうにちょっと考えていかないと、そのままずるずるいってしまうなど、あまりよろしくないんじゃないかなというふうに思います。だから、なかなか今現状、最終的にホーム柵にしても、バリアフリールートの複線化をしていくというところでの最終的な目標というのは変えたくないというお考えもあるかもしれませんが、その辺りの変更も、もうそろそろ考えていった方が良くないんじゃないかなというふうに私は思いました。

以上です。

**【野村委員長】** では、野村から少しお伺いします。

コロナの理由で計画がまだ立てられませんということに関しては、ほかの委員からもいろいろ意見が出ているところなんですけれども、ここはあれですか、所管所属の都市交通局さんと、あと団体との間では認識が一致しているのか、それとも交通局さんからも言っているけれども、団体となかなか意見が合致しないところなのか。ほかの委員からもありましたように、コロナがあったといっても、1年前だったら分かるんですけど、こ

の間、収束にも時間がかかりそうだというところとか、昨年度の状況を踏まえた今後の見通しとか、見えないながらもある程度見えてきている時期にあって、他の民間企業とかも一応業績予想を出したりとかしている状況だと思うので、なかなかコロナを理由にして「立てられません」と言っていると、「いつになったら立てられるんですか」ということに次はなるかなと思うんですけど、その辺り、どの程度詰めて協議されているか、もし可能な辺りでちょっと状況といいますか、教えていただければと思うんですけども、いかがでしょうか。

【都市交通局】      ありがとうございます。実際に私ども所管所属と団体との間では、中期計画を含めて、会社自ら出される中期経営計画であったり、年度計画の状況も含めて、頻繁にやり取りの方はさせていただいているところなんですけど、少し昨年度の話をさせていただきます。コロナの状況が始まったものの、秋ぐらいに一旦第2波が終わって、下半期に向けて、一定団体としても見通しが立てていけるのではないかという話が出たとも聞いておまして、実際に会社の計画、ひいては我々の計画もそうなんですけど、というところを具体的にできるのかなというところまで行きかけたところで第3波といいますか、非常に落ち込んだというところがあって、そこからは断続的に第3波、第4波ということで、今年に入っての状況ということで、それがなかなか難しい状況が続いていると。会社の公表としても、今年単年度の計画としては、4月、5月ぐらいだったと思うんですけど、会社として事業計画というのを一応出されたんですけど、これについても、特に数字的なものについては現時点で合理的な算出が難しいということで、公表を見送っているという現状がございます。

一応会社でいいますと、第1四半期の決算というのを先日出されたんですけども、第2四半期の決算、これが恐らく11月から12月ぐらいに出てくると思うんですけど、少なくともそのタイミングにおいては、当然残りがあと半年ということですので、何らかの数字面も含めた計画というのをを出していきたいというようなやり取りはしているところがございます。ただ、これも、現時点で必ずそうできるというところまでの話をしているわけではないんですけど、我々としても、そういったタイミングも見計らいつつ、中期計画なり年度計画というところについても少しでも早く、先ほど来ご指摘いただいていますように、コロナの状況が全て終わるといえるのは、当然数か月単位の話ではありませんので、そうでなくても一定の方向性が出せる、何らかの合理的な説明ができるという段階になった段階で少しでも早く、工夫しながら、会社の計画もそうですし、団体としての中期計画なり年度

計画についても出していきたいと。そういう意味でいうと、ご質問の、会社と私どもとの認識というのはそんなにずれているわけではないです。会社としても「ずっと出しません」と言っているわけでもなくて、少しでも早くという意味においては、基本的な認識としては一致しているということでございます。

【野村委員長】 ありがとうございます。そうすると、もちろん見込みということだとは思いますが、今のお話だと、例えば今年の11月とか12月頃に何らかの、計画とおっしゃいましたが、中期計画なのか、次年度計画という意味ですかね。その辺りが出せればということですか。

【都市交通局】 実は、次年度までも立てなくて、今年度の事業の業績の見通し自体もまだ、大変恐縮なんですけど、出せていない状況ですので、それを少なくとも出すというところでございます。それに併せて、まだ改定をしていない中期経営計画、これをどうしていくんだという議論にはなろうかと思うんですけど、ちょっとそれは、その段階で同じように改定するのかどうかというような話までは具体的にできているわけではないんですけども。

【野村委員長】 ありがとうございます。ちょっと先ほどお話に出ました、今年の4月ですか、公表された2021年度の事業計画なんですけど、これは一応中身を拝見しますと、例えば2021年度にはコストの面、営業費用が10億円減少見込みだとか、あるいは、ホーム柵についても2021年度に14駅設置しますとかいう形で公表されているみたいなんですけども、こういう形で、単年度であれば、ある程度見通しを持っておられるのかなと思ったんですけど、その辺りは、数字面も含めて、ある程度持った上での公表かなと思ったんですけど、単年度であれば、ある程度目標値というものもつくっていきそうだという理解でよろしいのでしょうか。

【都市交通局】 おっしゃるとおりでして、やはりこの状況下と申しまして、単年度なら、より近い未来ということについては、当然のことなんですけど、遠い未来よりは出しやすいということもございますし、今ご指摘の事業計画の中でも、そういったことも、近未来的には触れているということもございますので、1つには、そういう中長期的には難しくても、短期には出していくということも選択肢の1つかなと思っておりますし、実際にそちらの方が、現状であっても、団体としても出していきやすいというところはあるかと思えます。

【野村委員長】 分かりました。すごく不安定要因があるというのは理解できますので、

目標としてつくった数字も、もちろん前提が大分変れば、また変更せざるを得ないとかいうこともあるかとは思いますが、やはり何も出さないで評価もできないということだとよろしくないとは思っていますので、ぜひできる範囲だけでもというような前向きなところで取り組んでいただければと思っています。

ほか、委員の皆様からはよろしいでしょうか。どうぞ。

**【市口委員】** 要は、民営化に当たって、それこそいろんな議論があったと思うんですけども、こういう安全対策等について、議会との約束事的なものというのは何かあったんですかね。

**【都市交通局】** ちょっと詳細に覚えているわけではないんですが、民営化プランの中で、当然旧交通公営時代から掲げておりました「人にやさしい市営地下鉄」の精神を引き継ぐという理念を継承していくという中で、当然安全・安心に関しても取り組んでいるというところはあったかと記憶しております。具体的には、今覚えているわけではないんですが、ただ、1つ申し上げられますのは、特に可動式ホーム柵の整備ということにつきましては、これを整備可能なところをしていくというところまでは民営化プランでもうたっていたように記憶はしているんですが、全駅設置というところまでにかじを切ったのは、実は民営化した後の会社となって、社長の強い意思ということもあって、より民営化プランを強化する形で今の方向性になったというふうに記憶しております。

**【市口委員】** ですから、もちろん民営化プランの中にある程度そういう安全化対策というのもあったけれども、事細かな、それこそホーム柵を25年度までに全駅造らないかなとか、何かそういう細かなところまでの取決めはないということの良いんですかね。

**【都市交通局】** はい。そうですね。安全・安心に関する取組ということで、可動式ホーム柵の整備というのは民営化プランの中でもうたっていたんですが、今ちょっと見させていただいておりますが、当面の実施する駅とかいうことについては言及しているんですが、中長期の取組としては、民営化プランの時点では具体には、御堂筋線の全駅設置を目指すということ程度の記載にとどまっております。

**【市口委員】** 分かりました。ありがとうございます。

**【野村委員長】** 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以上で終了いたします。ありがとうございました。

それでは、答申の取りまとめということになりますけれども、皆様から共通でやっぱり出ていた意見というのが、コロナの影響から、なかなか指標等を設定することができないという部分に対しては、そうはいつでも、昨年1年も踏まえた見通しというのがある程度可能ではあるだろうから、できるだけそれを踏まえて早期に計画を策定するよう努められたいというところと、あと、複数年度が難しければ、例えば単年度だったらできないのかとか、できる範囲を模索してもらいたいという辺りが皆様から出ていたご意見かなと思うんですけれども、そういった辺りを意見として取りまとめいただくことでよろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【野村委員長】 では、そんな形でまとめていただくことはできますでしょうか。

【小山法人担当課長】 また事務局の方で相談といいますか、原案を作成しまして、また各委員の皆様にもご確認いただきながら、最後の文責、また委員長にご一任ということで、確定させていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【野村委員長】 お願いします。