

第187回大阪市外郭団体評価委員会

令和4年1月19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187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は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第6条第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の外郭団体2団体の令和3年度事業経営評価に係る指標・目標の設定については公開で、3の大阪市の監理対象団体における大阪市退職者の採用等に関する指針を定める規定に基づく本市の同意については、法人情報ですので非公開で行います。

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。

【事務局（小山法人担当課長）】 ご説明いたします。

外郭団体が所管所属と協議し、評価の指標及び当該指標による目標を設定し、当該目標を中期計画及び年度計画に定めることとなっております。

本日は、大阪市高速電気軌道株式会社におきまして設定した指標及び目標につきまして、所管所属である都市交通局を通じて提出がありましたので、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定に基づき、報告をいたします。

本来であれば中期計画の報告のときに併せて報告させていただくところでございますが、当該団体の中期計画につきましては新型コロナウイルス感染症拡大による業績への顕著な影響を受けていることに加えまして、その収束時期が不明であり、今後の年度別の取組事項等の見通しを立てることが非常に困難な状況が続いておりますことから、作成にはもう少し時間を要すると所管所属を通じて聞いておるところでございます。そのため、今年度につきましては当該団体の年度計画に定めました指標及び目標をご報告させていただきます。

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お願いいたします。

【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、島村と申します。本日はよろしくお願いいたします。

それでは、私の方から、議題の1であります大阪市高速電気軌道株式会社の令和3年度の事業経営評価に係る指標・目標の設定についてということでご説明をさせていただきますと思います。

ただいま事務局の方から説明がありましたとおり、本来であれば中期計画と併せて令和3年度年度計画について報告すべきところですが、中期計画、年度計画については、昨年9月に評価委員会からも新型コロナウイルス感染症拡大による業績への顕著な影響、これを受けていること、また中長期の見通しを立てることが困難であるといったことについては一定のご理解を頂きながらも、ただ各年度ごとにPDCAサイクルを回していくことが重要なことであるということ、それからまずは公表できる形にしていくことが重要であるということから、中期計画の策定に今なお時間を要するのであれば、年度計画を先行して策定することも視野に入れるべきであるという旨、答申を頂いたところでございます。

当局からも団体に対しまして、実績を踏まえた短期的な視点を基に、まずは年度計画を策定するよう求めていたところ、今般年度計画の策定について報告を受けたということでございます。

Osaka Metroグループの直近の状況といたしまして、昨年12月2日に第2四半期の決算の公表と併せて今年度の業績の見通しを公表したところでございます。これを受ける形でまずは取り急ぎ今般の年度計画の策定ということになりましたが、今後の中期計画、あるいは令和4年度も目前に迫っております。令和4年度の年度計画の作成の見通しについて、今後の見通しが不透明な状況であるものの、現在Osaka Metroグループでウィズコロナ、アフターコロナを見据えた計画として、春を目指して会社の中期経営計画の見直しにも着手されたと聞いております。

私ども所管局としては、中期経営計画の改定の状況を見ながらではあるものの、早期の中期計画策定に向けて、引き続き団体に対して指導・調整を行いまして、本来あるべき経営評価の姿に一日でも早く近づけるべく、令和4年度についても、場合によっては今回同様、年度計画だけでも先に策定するということも視野に入れながら、指針の定めに沿った

対応を求めてまいります。

すみません、長くなりました。それでは個別の、大阪市高速電気軌道株式会社、Osaka Metroの令和3年度の年度計画の指標・目標の設定について概要をご説明いたします。

資料の方ですが、お手元、データの番号で言いますと11-2というのが団体の作成した年度計画、それから11-1というのがそれを概要の形でまとめさせていただいた資料でございます。11-1の方の概要の資料に基づいて、私の方から説明をさせていただきます。

まず、1番として本市の行政目的ということ、改めて記載がございます。地下鉄事業民営化に際して本市が策定した民営化プラン、この内容を着実に実現することということで、その下、左側に既に策定済みの中期目標の記載がございます。この中では期間を令和8年3月31日までの6年間として、具体には指標として、ホーム柵の設置の駅数、あるいはバリアフリールートの複線化の駅数というところを定めていたところでございます。目標値についても、ホーム柵の2025年度までの全駅設置をはじめとして、記載のとおり値ということになっております。

今般策定された年度計画は、右の方にございます。指標は2つございまして、中期目標を受ける形で、まずは指標のⅠとしてホーム柵の設置完了駅数、目標値としては14駅、内訳として記載のとおりでございまして、御堂筋線の12駅と四つ橋線の2駅ということ、それから評価対象期間としては令和3年4月1日から令和4年3月31日とさせていただいております。

それから、指標のⅡがエレベーター増設の設置完了駅数ということで、こちらは4駅、記載のとおり駅ということで目標値を定めております。

それから、ページをおめくりいただきまして、3番としまして財務運営の指標の方でございます。こちらの方は、それぞれホーム柵設置に係る投資金額、それからエレベーター増設にかかる投資金額ということを設定されておられます。

指標の説明としては、記載にもありますように、投資金額というのが目標としている「ひとにやさしい地下鉄」として計画達成に向けた事業活動の指標である2つの指標、それぞれの駅数の安全対策、バリアフリーを安定的かつ継続的に行うための原資そのものであるという観点で策定をされたということでございます。

これらの指標を受けて、右側にございます所管所属の見解として、まずは事業運営の指標については、この2つの指標は安全対策、バリアフリー、こういう取組を着実に実現している状態ということに向けた取組としては安全・安心に寄与するものであるということ

から、妥当であると考えております。

それからもう1つ、財務運営の指標、投資額の方に関してでございます。これは、この指標の趣旨であります対象事業活動を将来にわたって安定的かつ継続的に行うことができる財政基盤の確保、そういう観点からすると、一般的には例えば書かせていただいているような営業損益であるとかいうところが一般的であるという考え方ももちろんあるとは思いますが、ただ、団体としては単年度の年度計画のみであれば、既に公表済みということもあって、こういった数値を用いることは可能なんです、今後の中期計画、複数年の年度ごとの計画の策定ということを見据えた中では、例えば営業損益について各年度の目標値というのを示すということがやはり難しいと。他の民鉄なり東京メトロの状況を見ましても、同業他社の中期経営計画においても、例えば最終年度の目標というのは記載されているところもあるんですが、そこまでの毎年度の目標というところまでは公表に至っていないというのが一般的であるというふうにも聞いております。

そういった状況を踏まえまして、所管局としてもより制度の趣旨に沿った指標設定になるよう、団体とこの間、協議は重ねてきたんですが、昨年度9月に委員会からの答申を頂いたように、まずは公表できる形にしていくことが重要であるという観点、それから団体の事情を鑑みて、今回の投資金額を指標にするということについてはやむを得ないというふうに考えております。

最後に、なお対象事業活動の評価対象期間、これが4月から3月となっております。制度の趣旨で申しますと、この指標については1月から12月ということをするのが基本であるということについては、私どもも団体の方も重々承知はしているところなんです、やはり団体としては、会社の中期経営計画もそうなんです、年度を意識した取組をされているという中で、ここはぜひとも4月から3月という期間でされたいというふうに聞いておりますので、補足をさせていただいております。

最後に、本日は団体であるOsaka Metroからも出席いただいておりますので、一言だけ頂きたいと思います。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 Osaka Metro法務総務部長の吉田と申します。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

9月に外郭団体評価委員会の皆様から答申を頂きまして、それ以降、所管局である都市交通局と、助言も頂きつつ、今回の年度計画の策定に当たっての財務運営の指標をどうすべきかというのをいろいろ議論させていただいてきたところでございます。

ただ当初、私どもも営業利益をベースには考えておったところですが、実際営業利益を今回この年度計画の中で指標に出すに当たりまして、当社の通期業績見通しが出るのがこの11月の半ばから12月の、最終的には12月2日に公表することになったんですが、一旦それを見据えつつ、今後の中期経営計画でどれだけ公表できるかも踏まえていろいろ検討してきた結果、今回年度計画をお示しする時期がこの時期になってしまったことは誠に申し訳なく思っておりまして、おわび申し上げます。

また、中期経営計画につきましても今後春以降に策定を、新たなリバイスを考えておるところでして、今後の外郭団体評価委員会の方にお示しします中期経営計画でありますとか新たな年度計画につきましてもはできるだけ速やかにお示しできるように努めてまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【都市交通局】 所管局及び団体からは以上でございます。本日はよろしくお願いいたします。

【野村委員長】 それでは、委員の皆様方からご意見、ご質問など、ありましたらお願いいたします。

【佐藤委員】 まず、評価対象期間なんですけれども、事業年度と一致させていらっしゃるということで、そういう理由も分かるんですけれども、外郭団体の評価基準、規程で暦年を基本とすると書いてあるので、それに対してどうしてもできないというような理由を教えてくださいたいと思います。

また、見せていただきますと、それぞれのホーム柵の設置ということなので、累積されていくものじゃなくて、例えば暦年で、多分発注されるときって計画的にされていると思うので、1月から12月の設置工事というのは分かるような気もするんですけど、あえて、社内で評価されるのは事業年度で良いと思うんですけど、やはり事前に評価するという立場から、1月から12月、計画的に工事をされると思うので、できるような気もするんですけど、どうしてもできないという理由を教えてくださいたいと思います。もう基本がそれなので。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 対象事業活動の指標の評価対象期間についてのご質問ということで、先ほど所管局の都市交通局からもご説明させていただきましたとおり、当社の会計期間が4月1日から翌年3月31日ということで、基本は当社の年度目標であるとか年度の事業計画の定めには当たりましては同期間によって策定しているところでございます。

一方で、今回対象事業活動の指標のエレベーターの増設の件数ですとかホーム柵の件数とかにつきましては、確かに1月から12月までにどれぐらい予定しているかというの、具体の駅名までが年度初めにそこまで、微妙なところもあって、出せるかどうかはあるんですけども、数としては確定はできるかとは思いますが、一方で今回私どもが財務運営の指標で設定しておりますところにつきましては安全の投資額ということで、金額、それぞれにかかる費用を挙げさせていただいております、それがどうしても年度会計ごとの算出というふうにして公表等を考えておりますので、もし対象事業活動のホーム柵、エレベーター増設を1月から12月までとしてしまうと、2番とはちょっと不一致が生じるところは懸念される場所ではございます。

【佐藤委員】 2番目の財務数値のところが暦年でしかできないということなんですけど、多分工事発注って事前にされて、値段とか交渉をされて削減されたりすると思うので、57億が出ると1月から3月、できるような気がするんですけど、おっしゃるとおり社内の評価は暦年じゃなくて事業年度でされたらそれで良いと思うんですけど、どうしてもできないというところに、できるんじゃないかとちょっと思うんですけど、いかがですか。どうしても無理ですかね。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 社内の評価で数字を出すのは、年度でします。一方で、私ども、外向けにもどれだけ投資したかというのは年度単位で出しているところではございますので、もし仮に当評価委員会の中での議論用で数字を作るとなると、結局2つの数字を作ることにはなるということは懸念としてはございまして、私ども団体の方としてはできるだけ、社外に公表するのは会計年度でやっている投資金額とかになりますので、この評価委員会のあれもいわゆる公表とは聞いておりますので、できれば一本化したいという思いは正直ございます。

【野村委員長】 今の期間の点で私からもちょっとお伺いしたいんですけども、会社の事業年度として4月から3月になっているというのはもちろん分かるんですけども、外郭団体の評価の指針という意味では、その次の事業年度に反映させるという意味で1月から12月の分を評価の対象の期間として、それを評価して次に反映させるというサイクルでやろうという趣旨で指針ができていくわけなんです。なので、会社が4月から3月だからそれでやっていますと言われると、指針の意味がなくなってしまうと思うので、ここはまず基本的に外郭団体である以上はやっぱり指針に沿う方法で対象期間というのを考えていただく必要があるかと思います。

まず、今挙げられているホーム柵の設置の完了駅数ですとか、あとエレベーターの完了駅数というのを1月から12月で示せないのかという点なんですけれども、財務運営に関する目標とずれてしまうという、ずれてしまうというか、なかなかこちらは1月から12月で出すのが難しいということなんですけれども、そもそもこの投資金額で測るのが良いのかという問題は、ちょっとそれは後に置いておきますけれども、ホーム柵の設置駅数、エレベーターの駅数で言うと、駅の数とかで言うのであれば1月から12月でも出すことは可能という理解でよろしいですかね。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 それは数としては出すことは可能だとは思っております。

【野村委員長】 そうすると、ここでの指標Ⅰ、指標Ⅱ、目標値については、今4月から3月で出されていますけど、1月から12月で出していただくことが可能だと、数字で言えば可能だという理解でよろしいでしょうか。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 2021年の1月から12月としましては、数字としてはホーム柵につきましては13駅、エレベーターの増設につきましては3駅というふうになっております。

【野村委員長】 もう一度お願いします。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 ホーム柵に係りましては13駅、エレベーターの増設については3駅となっております。

【野村委員長】 そうすると、評価対象期間を1月から12月にすると、13駅と3駅になるという理解で良いですね。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 はい、そのとおりでございます。

【野村委員長】 4月から12月じゃなくて、1月から12月で今の数字という理解でよろしいですか。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 今の数字は、2021年1月から2021年12月までの数字となります。

【野村委員長】 分かりました。

そうすると、この期間の達成状況がどうだったかというのをまた3月まで見る必要がなくなるわけなので、振り返りというのも通常の2月とかぐらいにはできることになるかと思うんですけど、その理解でよろしいですかね。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 そうです、そのとおりになります。

【野村委員長】 ほかにご質問、皆さん、いかがでしょう。

【堀野委員】 委員の堀野からご質問させていただきます。

先ほども委員長からもありましたけれども、財務運営についての目標ということで、投資金額ということで書いていただいているんですが、これを財務運営、ここにも指標としては財務基盤確保という観点での指標だとすると適切なのかというような記載もありますし、そこもそもそもそうなんです、この目標を、じゃ、これを上回ったとき、下回ったとき、それをどう評価したら良いのかということがちょっと分かりかねると思っていて、例えば多かったときは、それは業績がよかったというふうにも見えますけれども、ほかの財務をちょっと圧迫してでもそちらに投資したという評価もあり得るかもしれませんし、少ないときは、そもそも恐らくホーム設置であったりエレベーター増設の目標値自体がクリアできなかったときだと思いますので、そういう意味では財務運営がよくないと見るのか、それともほかにやるべきことがあったというような評価で、財務運営自体については特段問題はないんだけどという理由もあり得ると思うので、そうすると、この目標値としてあるとしてもどういった関係で財務運営とどういうリンクをするのかというのが評価するときにちょっと分かりにくいのではないかというふうに思いますので、この観点を所管所属としてはどういうふうに評価をするとお考えなのか教えていただきたいと思っています。

【都市交通局】 所管所属の方からお答えいたします。

指標の設定に際しては、いろいろ団体とも協議を重ねたところでございます。投資金額に至った経過というのは、ご説明をさせていただいたとおりではあるんですが、確かに委員ご指摘のとおり、これを評価するに当たって上回った場合、下回った場合、どうなんだというところが分かりにくいというご指摘だったと思います。

確かにおっしゃるとおりのところもあるんですが、団体としてはこの掲げておられますホーム柵なりエレベーターということについては、会社の計画の中でもかなり上位に位置づけられているということがあって、これは不透明な状況の中でもよほどのことがない限り必ずやり遂げていきたいという思いを持たれている中での投資額ということでございます。

仮にその指標を上回ったり下回ったりした場合の評価というのがどうなるのだということに関しては、確かに評価というところまで実際に、具体的にまで今の時点で考えているわけではないのですが、上回ったとしても、それは目的である駅数なりということについて

達成をできた、そしてその原資としてこれが必要だったという場合については達成されたということにはなると思います。

下回った場合、これも実際の業績というか駅数がどうだったかということにも連動はしていくんですけども、それが金額として低く抑えられて達成できたんだということであれば、必ずしも未達成ということにはならないんですが、思うような進捗がなかった結果としてこの金額に達しなかったということであれば、その場合は未達成ということにはなろうかと思います。

【堀野委員】 未達成かどうかというのは、結局は2番の指標で恐らく分かってしまうので、財務運営の目標という意味では財務運営について推認に推認を重ねて見るような目標になるのかと思うように思われますので、その点が、もしこれを目標としていくのであればかなり注意、注意といいますか、これに付随してのいろいろな様々な情報を合わせてご報告いただかないと、目標という意味で財務運営がどうなのかということの評価はし難いというふうに思いますので、その点をご指摘させていただきました。

【市口委員】 委員の市口です。

今の堀野委員の投資額の件について、根本的なところを教えてくださいんですけども、今先ほど都市交通局の担当課長のお話では、団体としてはホーム柵の設置及びエレベーター増設というのは、これはもう社内的にも絶対やるべき認識だということですけども、これ、例えば今コロナ禍で非常に経営環境が厳しいと、だからなかなか中期目標なりが出てこないんだという状況下にある、それはそのとおりだと思うんですが、そういう経営環境が厳しい中で、例えば投資額を減少させる、今ホーム柵を全駅に設置するとかそういうのをお考えですけども、それを例えば後ろ倒しにするとかそういうこともお考えなんですか。経営環境によっては。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 今、現時点におきましては、ホーム柵に係る部分につきましては、私どもの経営理念にも掲げております最高の安全・安心の追求ということで、最も重要な施策というふうな位置づけはしておりまして、今のところの中期経営計画の中でも安全に係る投資につきましては、一旦それは下げることなく進めていこうというスタンスではおります。

【市口委員】 エレベーターの増設も当然ですね。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 エレベーターの増設も含めましてです。

【市口委員】 そうなれば、言ってみたら何が何でも、今のところ団体としても実行す

るんだということですよね。

それで、安全投資というのはやはりこれをすることによって直接的に利益が増加するというものじゃないと思うんですね。それはそのとおりだと私も思います。多分そちらもそういうふうにお考えだと思うんですが、そうなることを確実にやったことで、ほかの委員もおっしゃっていたとおり、財政基盤の確保という観点から、なかなかこの指標とはやっぱり結びつきづらいのかというのはどうしてもちょっと思っていますね。

それで、これ、私の意見としてお聞きいただきたいんですけども、もちろんこれがホーム柵の設置なりエレベーター増設という、安全投資と、安全対策のための投資、これが重要課題、それと大阪市の考える行政目的とも合致するということであるということであれば、これを確実に実行できるだけのやはり利益の確保というところに持っていくのが、それが財政基盤の確保という、財務運営についての目標というふうに持っていくのがやはり筋ではないかと。それは多分、今こういう状況下でなかなか中期目標で利益として持っていくのは難しいというのは分かりますけれども、例えば中期目標期間の最終事業年度まで累積でこれだけの利益の確保をすとか、そういうような考え方はできないかというのをちょっと感じました。なかなかこれは年度計画というところで落としづらいとは思いますが、中期目標というところでの指標という点では可能ではないのかというのをちょっと感じましたので、私の意見として述べておきます。

以上です。

【佐藤委員】 佐藤です。

この内容は外部に公表されるということだと思うんですけども、そうしますと、財務運営についての目標ということで、投資額ということが公表されてしまうと思うんです。そんな、一般の人からすると、投資というのは安全投資は十分必要ですし、でも会社全体を揺るがしてしまつては駄目ですよ。そのレベル、ないと思うんですけど、ですから、反対にそれを違う側面から評価するというふうな趣旨ですので、これを出してしまうと逆にいろいろ見られた方に誤解を与えてしまうような気がするんです。

ですから、いろいろ、例えば今、市口委員が営業利益をというふうにおっしゃいましたが、例えば営業キャッシュフローであるとかは、多分、鉄道業なので償却が多いと思うので、営業キャッシュフローはプラスかなと思うんですけど、ちょっと分からないですけど、そういうふうなところで確保してこの投資を確実に進めていくとか、ただそういうふうな工夫をされた方が良いと思うんです。このまま出してしまうと、ちょっと誤解を受ける

方もいらっしゃるのかなと心配な気がしました。

【水上委員】 委員の水上です。よろしくお願いいたします。

私もまずは委員の先のご意見と同じで、やはり財務運営の目標・指標としては適切ではないかなという気がしておりまして、事業経営についての目標が達成できていれば、財務運営について金額が幾らかというのはさほど問題にはならないところだと思うので、適切に投資ができるような財務の指標というものを設定すべきかと思います。

もう1点、初めのご説明の中で、中期計画の策定はいつになるのかという点で、春以降をお考えだというふうに理解したんですけれども、いつぐらいまでという話になるとどれぐらいまでには出来上がりそうでしょうか。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 春の4月か5月には公表できるような形で、社内的には準備を進めているところであります。遅くとも5月の半ばとか、それぐらいまでにはできるのかなと思っております。

【水上委員】 承知しました。ありがとうございます。

【市口委員】 先ほど財務運営の指標と目標としてのホーム柵等の投資額について、不适当ではないかというところで、堀野委員もちょっとおっしゃっていましたが、それが上回ったときにどういう評価をするのか、下回ったときにどういう評価をするかということの話と同じことなんですけれども、これ、今現状の経済環境を見たら、そういう投資金額が増える状況下にあると思うんですよ。一般的に言われるのは材料高、それと建設関係の人件費がやっぱり上がっていると。ちょっとこちらの関係の業界がどうなのかというの、私も詳しく分からないところはありますけど、一般的にはそういうふうに言われていますので、どうしても工事費というのはちょっと増加する傾向にはあるんじゃないかと思うんですね、この中期目標の設定期間内は特にそうなってくるんじゃないかと。

そうなると、あまり御社の努力とかそういうのは関係なしに増えてしまうということも、投資額が増えてしまうということもあり得るので、その辺、ほかの外部要因的なものが入ってしまうということもあるので、やはり投資額を財務運営についての目標とするのはちょっとどうかというのは思います。

以上でございます。

【野村委員長】 野村からお伺いします。

この財務運営についての指標として投資金額というのが不相当じゃないかというのは、もう今までほかの委員もおっしゃったとおりで、私もそう思うんですけれども、本来投資

するための利益がちゃんと確保できているかというところだと思うので、この利益の目標値という点なんですけれども、今年度末の業績予想については先月公表されたという理解で良いんですかね。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 はい。

【野村委員長】 そうすると、一応12月時点での利益の目標というのも社内的には出ているという感じ。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 そうですね。

【野村委員長】 そうすると、3月末の数字は公表するけど、12月末というのは公表はしてないので、ここでも公表は避けたいという意味なのか、それとも現段階では使おうと思えばその数字を使って目標設定もできるという理解で良いんですかね。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 あくまで12月に公表したのは通期見通しということで、一応会計年度の見通しではあります。が、その数字を使うことも当初は視野には入れておったんですけれども、ただ、今後中期経営計画を策定する中で、各年度の営業利益がどれぐらいになるのか。やはり今、コロナの状況で大変見通しが厳しくなっているというところで、もともと私どもも中期経営計画につきましては民営化した2018年の7月に1回策定しまして、それを2019年の4月に改定しておりまして、さらにコロナが2020年の1月ぐらいから影響が出始めたときに、一旦2020年の4月に改定をして、ある程度コロナも踏まえた改定をしつつも、さらに2020年の12月にもさらに改定をしているところでございます。

ただ、この中でどうしても、当初コロナの影響につきましても2020年度の当初ぐらいは緊急事態宣言とかでかなり影響が大きかったので、甚大な影響があるだろうということを見込んでいたんですけれども、やはり他の企業とかも見ましたが、下半期以降とかはやはり反転攻勢であるとかワクチンが進めば、いずれ恐らく2021年度は回復するだろうという見込みを持たれていましたので、当社としましても2021年度はある程度、緩やかながら回復していくだろうという見込みは持っておったんですが、結局2021年度につきましても、7月、8月はデルタ株、ワクチンは進んでおったんですが、その影響で乗車人員がかなり落ち込んだということもありますのと、今回12月に一旦通期見通しは公表していますが、まさに第6波の影響とかも受けている中で、なかなか後年度の営業利益とかをちゃんとした形で見込むというのがなかなか難しいというのは実情としてはございますので、どうしても営業利益を今後の中期計画の中での目標として設定することも先に視野に入れ

ると、今回の年度計画の中でも営業利益を出すのはなかなか難しいかなというふうに判断したところではございます。

【野村委員長】　そうですね、コロナの中で見通しを立てるのが難しいというのは、もう重々承知しておりますけども、目標値も一旦立てたら絶対変更不可能とかいうようなものではなくて、見直ししながら達成度を見ていくというものだと思いますので、こういうそぐわない数字を目標値に上げられるよりは、やっぱり本来あるべき数字を上げていただく必要があるのではないかというふうに思います。

よろしいでしょうか。

【佐藤委員】　あと、評価期間を12月に個数にしたものはできますと。こちらはこういうふうな形に変えられるかどうか、ちょっと分かりませんが、年度しかできないというような理屈もありますね。

でも、会社は月次決算でずっと作られていますよね。そんな、大きくは一緒なのです。ですから、やはり今、四半期四半期である程度決算をされているんですかね。

【大阪市高速電気軌道株式会社】　そうですね。

【佐藤委員】　そうしたら、やっぱり12月で3クォーターで切れて、前の第4のところを足したら良いわけですから、理屈的にできそうな気がしますし、当然私たちが評価するので、他と同じような形になるので、ちょっとそういうふうな工夫ってしていただきたいと思います。

【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とさせていただきます。ご対応ありがとうございました。

【野村委員長】　出た意見としては、まず評価対象期間が指針にそぐうものになっていないので、本来の評価対象期間として設定すべきと。今質疑応答の中で、12月までだったら何駅と何駅ですと出てきていましたけども、それは特に修正とかしていただくわけではなくて、今回のこれはこれ前提で正式扱いにしてということになるんですかね。

【小山法人担当課長】　制度上は、もちろん事後報告ではあるんですけども、ただご意見を頂いてご意見に沿って直してから公表するというのは、それはそれでありかと思います。

【野村委員長】　それはご検討いただくということになるのでしょうか。

【小山法人担当課長】 はい。

【野村委員長】 それと、あと財務運営に関する指標としては、投資金額を目標にするというのは、これも指針の趣旨に沿っていないのではないかとということと、見直しがあり得るにしても、一応利益の目標というのも立てること自体は可能と考えられるので、目標値の見直しについても検討されたいというところかと。それくらいでよろしかったでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【野村委員長】 あとは、中期計画については今年の春を目標でということでしたけど、それについても制度に沿った経営評価ができるように、速やかに策定されたいというところですかね。

そんな形で取りまとめをお願いしますでしょうか。

【小山法人担当課長】 分かりました。では、今おっしゃっていただいた方向で一旦たたき台といいますか素案の方を事務局で作成いたしまして、また各先生方にご確認を頂いた上で、最後、細かい文言の確定は委員長ご一任ということで取り扱わせていただければと思います。