

目次

審議の都合上、議題の順番を入れ替えて進行しました。

※ **Ctrlキーを押しながら目次をクリックすると該当箇所を表示します。**

開会	1
(1) 大阪市高速電気軌道(株)の令和 4 年度経営評価（財務運営の実績）について、(4) 大阪市高速電気軌道（株）の中期計画の変更について	2
(2) 大阪シティバス(株)の令和 4 年度経営評価（財務運営の実績）について、(5) 大阪シティバス（株）の中期計画の変更について	10
(3) 特定団体の令和 4 年度経営評価について.....	23
(7) 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第 7 条第 6 項に基づく報告について.....	25
(6) (株)大阪港トランスポートシステムの中期計画の変更について	27

開会

開会 午後 1 時30分

【上塚法人担当課長】 定刻になりましたので、第211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上塚でございます。

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いて、堀野委員長にお願いいたします。

堀野委員長、よろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 本日は、委員全員に御出席いただきしており、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。

本日の議題については、全て公開で行います。

(1) 大阪市高速電気軌道(株)の令和4年度経営評価（財務運営の実績）について、(4) 大阪市高速電気軌道（株）の中期計画の変更について

【堀野委員長】 それでは、最初の議題について、事務局から御説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】 御説明いたします。

都市交通局において所管する外郭団体である大阪市高速電気軌道株式会社の令和4年度経営評価（財務運営の実績）について、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項の規定に基づき、諮問いたします。

内容につきましては、所管所属から御説明させていただきたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

【堀野委員長】 それでは、大阪市高速電気軌道株式会社の令和4年度経営評価について、所管所属から御説明をお願いいたします。

【都市交通局】 皆さん、こんにちは。都市交通局の監理担当課長の岡田と申します。

私の方から、大阪市高速電気軌道株式会社（Osaka Metro）の令和4年度財務運営の実績の結果及び本市の審査の結果について説明させていただきます。

資料につきましては、諮問書（事業経営評価）【メトロ】のファイルを御覧ください。その2ページ目の令和4年度事業経営評価のページを御覧ください。

まず、黄色の部分、年度計画達成状況の欄でございます。指標は、Osaka Metro単体の営業損益としております。目標値120億円に対しまして、実績値が177億円という結果になりました。

これを受けまして、その下の赤色の部分、外郭団体の自己評価の欄でございますが、指標の達成状況、中期計画に対する進捗状況におきましては、それぞれ、指標全部達成、順調としております。

当該事業年度の指標及び目標に基づく評価並びに当該評価を踏まえた団体の総合的な評価欄では、記載のとおり、2022年度は、引き続き新型コロナの影響を受けたものの、鉄道の運輸収入が回復、乗車人員につきましては、コロナ前と比べまして87%程度まで回復してきております。鉄道の運輸収入が回復したことなどにより、営業収益は1,416億円となっております。一方で、厳しい経営環境の中、引き続いて引き締まった経営施策の一環として取り組んでいる営業費用の削減に一層努めたことにより、177億円の営業利益となり、目標を達成することができたとしております。

次に、最終目標達成に向けた課題及び課題解消に向けた次年度以降の取組についてでございますが、既存事業の先細りが加速するという危機感の下、2022年5月にOsaka Metroグループとして中期経営計画の改訂版を策定しております。これにつきましては、後ほど中期計画の変更においても説明いたしますが、本年の7月27日にも更なる改訂版を策定したところでございまして、今後、乗車人員の回復及び新たな移動ニーズの創出による収益増、それから、引き続きの経営改革の断行により、着実な利益増と経営体質強化を図っております。

このような団体の自己評価に対する専門家の評価としまして、次の青色の部分ですが、コロナの影響が残っている中、目標値を上回る177億円の営業利益を出した点を評価することと、厳しい経営状況が続くものと予想できる。コロナの影響によりまして、生活様式の変更によって、乗車人員の回復見込みでは、定期券の利用の割合が完全に戻らない、そういうことで大阪における人口の減少、高齢化の進展によりまして、移動需要の減少が予測されると、このような懸念があるということが新たな収益の柱を育て、持続的な安定した財務運営を目指していただきたいという評価を頂いております。

次に、緑色の部分、市の審査欄でございます。中期計画に対する進捗状況は順調とし、審査結果としましては、対象事業活動の指標としているホーム柵の設置やエレベーターの増設といった「人にやさしい地下鉄」としての安全対策、バリアフリーに対する取組を着実に進めながら、鉄道の運輸収入の回復、営業費用の削減に一層努めたことなどによって、目標の120億円を上回る利益を確保し、次年度以降の取組についても着実な利益増を図っていることから、自己評価は妥当であると考えております。

最後、市の評価欄でございます。総合的な評価ということで、新型コロナの影響や電気料金の高騰など厳しい事業環境の中、安全・安心、利便性向上のための投資を安定的かつ継続的に行いながら、目標を上回る利益を確保した点につき評価するとさせていただきます。また、引き続き、本業である鉄道事業を安定的に運営した上で、中期経営計画の達成に向けて取り組んでいただきたいとさせていただきます。

なお、市の評価欄の最後の助言及び講ずるよう求めた措置の内容については、今回特に必要と認められませんでしたので、記載はしていません。

以上、令和4年度のOsaka Metroの財務運営の実績に関する経営評価の説明をさせていただきました。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございました。

それでは、委員の皆様方から御意見、御質問等があれば、よろしくお願いいたします。

【上崎委員】 委員の上崎と申します。

今回の評価というよりは中長期的なところでお伺いしたいんですけども、専門家の評価のところで厳しい経営環境が続くことが予測されるということで、先ほど、定期の利用の話ですとか、人口減少とか高齢化とかということを説明してくださったんですけども、大体、将来的に利用者がどれぐらいの規模になりそうなのかということをお伺いしてもよろしいでしょうか。あとは、どういうふうな予測を立てておられるのかということをお伺いしてもよろしいでしょうか。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 Osaka Metroの中村でございます。

我々、鉄道事業といいますのは、人口と非常に大きな相関関係を持っております。そういった中で、いろいろ国の方が出されております数値から見ますと、2035年、ここをターゲットに見ていますが、関西の総人口で17%減ると。それから、いわゆる生産年齢人口、これは通勤とかそういった方の需要に大きく影響しますが、これでマイナス25%というふうに見ており、これに連動した形の減少というのは発生すると見込んでいます。それ以外に、なにわ筋線の開業により恐らく御堂筋線、四つ橋線、これらのお客さまに大きな影響を与える、100億円程度の減収効果が出るんじゃないかと算定しています。

【上崎委員】 ありがとうございます。承知いたしました。

【堀野委員長】 そのほか、いかがでしょう。

【佐藤委員】 委員の佐藤です。よろしくお願いいたします。

令和4年度はコロナ前の計画ではどれぐらいを見積もっていらっしゃったのでしょうか。それはなかったですか。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 令和4年度の計画では、営業利益ベースでOsaka Metro単体では120億ぐらいの利益と見込んでいました。ただ、結果としては、ある程度コロナが収まりかけてきたこともあり、少し乗車人員が想定以上に伸びたということで、利益は想定以上に高い数字となりました。

【佐藤委員】 コロナが来るということは想定してなかった時代でも120億円を目標にしていたということですか。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 そうです。

【佐藤委員】 それが結果的に177億円になったというのは、かなりの上ぶれだと思うんですけど。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 また、コロナ前の中期経営計画では、2022年度、令和4年度の数字は公表しておりませんが、2024年度、令和6年度ではOsaka Metro単体で営業利益510億円を目指すこととしておりました。

【堀野委員長】 ちょっと補足になりますが、法人経営状況の説明資料ですと、令和元年の営業利益が約314億ということになっていますので、恐らくコロナ前はその水準ということだったのかなと。コロナを加味してこの計画を変更された結果が、この120億ということですかね。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 そうです。

【佐藤委員】 あともう1点お聞きしたいのが、営業費用をかなり削減されたということですけど、具体的にどの科目が減ったというのを、一番減った科目であるとか、主なところを教えてくださいと思います。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 やはり一番大きいのは、外部委託をしている費用を削減するということで、従前であれば駅の機器の整備ですとか、外注していましたが、それを極力内製化、中の社員でやっつけてしまおうというふうなことがあります。その後で、これは資金ベースの話で、結果的には減価償却費に影響してくるかと思いますが、いわゆる工事発注時に、単独でそれぞれ発注していた工事をできるだけ合わせて発注することで、工事面での効率化を図っていく形で削減を目指したりしているのが主です。

そのほか例えば車両について、四、五十年たつと廃車になりますが、従前ですとその列車ごと廃車にしておりましたが、その中で使えるような部品を今ある車両に使っていく取組をすることで、極力無駄が発生しないようにしています。こういった小さな取組の積み重ねで費用を削減しています。

あとは、人件費につきましても、生産性を向上するということで、少しでも無駄な業務内容がないか徹底的に見直し、生産性向上によって人件費の方も極力落としています。

ただ、今年度については、賃金アップしており、多少単価は上げたところです。

【佐藤委員】 内容は分かったのですが、お聞きしたいのは、営業費用が、科目がありますよね。一番減ったというのは数字でぱっと出ていると思うんですけど、今のお話だと修繕費が一番減ったという、幾らから幾らに減ったということは、今把握はされていないということでしょうか。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 今、手元に数字は持っていませんが、修繕費と委託費が大きいと考えております。

【佐藤委員】 分かりました。

【小林委員】 委員の小林です。よろしくお願いいたします。

私も、令和4年のことではないんですけれども、この中期目標を拝見していますと、令和7年には令和元年度を超える営業利益を目標とされているようにお見受けしますけれども、これはまずコロナの影響がなくなるという前提かとは思いますが、コロナ前よりも増えるというのは、やはり経費の削減を進めていかれるということなのか、あるいは鉄道事業以外の、先ほど鉄道事業は人口の減少によってというところでお伺いしましたので、鉄道事業以外のところを見込んでおられるのか、その点を教えてください。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 令和7年については、まず運輸収入自身もコロナ前以上に増えるの見込んでいます。今、定期のお客様というのはなかなか、リモートワークが定着しており、あまり元には戻らないと見ていますが、ただ、定期外はインバウンド等、恐らくは2019年度よりもさらに増えるといったことを見込んでいますので、乗車人員、運輸収入は2019年度、コロナ前以上に伸びると見ています。

それと、特に令和7年が大きくなっているのは、1つは万博需要、中央線という万博への鉄道アクセスのほとんどを担うような路線を運営しますのでこの部分も含めて、それに関連して他の路線も増えるの見込んでいます。

それと、いわゆる鉄道以外の部分についても、まだまだ今、模索している段階ですが、ある程度収益化を図っていくことも見込んでいますし、特に都市開発、いわゆる不動産事業等は、まだ建設中の賃貸マンション等もありますので、こういったものが徐々に収益化してくる、あるいは新たな物件を取得することによる収入、そういったところも踏まえて、交通以外の収入も増えてくることも見込んでいます。

【小林委員】 ありがとうございます。

【堀野委員長】 それでは、委員の堀野からも1点御質問させていただきます。

令和4年度ということで、ちょっと繰り返しの話になるんですけども、営業収益ということで、これは売上高のことかと思うんですが、これは当初の予算と比べると、この営業収益1,416億円というのはどれくらい多くなったのか。その多さと営業費用の削減ということと、どちらのインパクトがこの営業損益の目標を上回るところに大きく寄与しているのか、いずれもということなのかもしれないんですけども、そこについてちょっと教えていただければと思います。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 2022年度は鉄道に限って申し上げますと、計画では

営業収益1,410億円と見ておりましたのが1,383億円という形です。一方で営業費用は1,182億円ほど見ておりましたのが1,117億円で収まっており、営業費用の削減効果が非常に大きな状況です。

【堀野委員長】 ありがとうございます。

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。

答申については、審議の都合上、議題の順番を入れ替えて、4番の大阪市高速電気軌道株式会社の中期計画の変更についてを次の議題として、併せて取りまとめを行いたいと思います。

それでは、続いての議題について、事務局から御説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】 御説明いたします。

大阪市高速電気軌道株式会社において中期計画が変更され、所管所属である都市交通局から、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、本中期計画において、事業経営評価に当たっての指標及び目標が定められておりますので、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御報告いたします。

内容につきましては、所管所属より御説明させていただきたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

【堀野委員長】 それでは、中期計画の変更について、所管所属から御説明をお願いいたします。

【都市交通局】 都市交通局監理担当課長の岡田です。

大阪市高速電気軌道株式会社の中期計画の変更につきまして説明させていただきます。

資料につきましては、報告書（中期計画変更）【メトロ】のファイルを御覧ください。このファイルの5ページ目をまず御覧ください。

右肩に2023年8月10日改訂とありますとおり、同日付でOsaka Metroにおきまして中期計画を変更され、本市宛てに報告があったものです。また、1、中期計画の期間の下※印にもありますとおり、今回の変更につきましては、いずれも「Osaka Metro Group 2018-2025年度中期経営計画（2023年改訂版）」を本年7月27日付で策定、ホームページ等で公表したことに伴うものとなっております。

今回の変更箇所を赤字で記載させていただいておりますが、具体的な変更内容につきましては、お手元の資料の少しページ戻りまして、2 ページ目からの中期計画の概要資料にて御説明いたします。

こちらでも前回計画からの変更箇所は赤字で記載しております。変更内容とその理由を中心に説明させていただきます。

右下に記載があります対象事業活動についての目標として、指標Ⅰ、ホーム柵設置完了駅数と、指標Ⅱ、エレベーター増設設置完了駅数があり、指標自体に変更はありませんが、暦年ごとの完了駅数を変更しております。

変更の詳細は、4 ページ目を御覧ください。4 ページ目、中期計画（変更）の概要別紙を御覧ください。上段にホーム柵設置完了駅数とエレベーター設置完了駅数につきまして、変更前、変更後を記載しております。左側には4月から3月までの会計年度ベース、右側には1月から12月までの暦年ベースの設置駅数を求めています。事業経営評価におきましては、右側の暦年ベースの数字が評価対象の数字となります。各年度の設置駅数に若干増減がございますが、計画の最終年度でございます2025年度末までの設置駅数合計につきましては、いずれも変更はございません。

設置駅数が増減する理由としましては、指標Ⅰのホーム柵設置につきましては、工事業者との工程調整による見直し、指標Ⅱのエレベーター設置については、工事発注方法の切替えによる見直し、地中に支障物が発見されたことによる見直しとなっております。これら各年度の駅数の変更を今回の中期計画の変更に反映させていただいております。

この変更についての都市交通局の見解ですが、ページをお戻りいただきまして、中期計画の概要3 ページ目、6 番、所管所属の見解の前半に記載のとおり、工事業者決定後、資材調達や仕様の調整等により工程調整が必要となったことなどからスケジュールを見直したものであり、やむを得ないものでありますが、今後更なる遅れを生じさせることなく、中期目標期間の最終年度である令和7年度末、令和8年3月までにしっかりと目標を達成してもらいたいと考えております。

対象事業活動についての目標の変更は以上となりまして、続きまして、財務運営についての目標ですが、同じ3 ページ目上段、5 番の欄を御覧ください。

財務運営についての目標として、Osaka Metro単体の営業利益の指標自体に変更はございません。

次に、目標値の変更の詳細につきましては、資料が行ったり来たりして恐縮でございます

すが、また 4 ページの中期計画（変更）の概要別紙を御覧ください。

中ほどの下の段に営業利益の目標値につき変更前、変更後を記載しております。変更があるのは令和 5 年度、6 年度で、令和 5 年度は変更前が 150 億円、変更後が 240 億円で 90 億円の増、令和 6 年度は変更前が 210 億円、変更後が 270 億円で 60 億円の増、令和 7 年度は増減なしで 410 億円としております。また、右側に、その前提条件となる新型コロナ前水準からの乗車人員の回復推移につきまして記載しております。内容は記載のとおりでございます。

この前提条件の見直しを踏まえた各年度の目標値の変更理由を一番下の表にまとめております。令和 5 年度、6 年度の部分につきましては、新型コロナ前からの鉄道の乗車人員回復と、本年 4 月 1 日から収受しております鉄道駅バリアフリー料金制度による運輸収入の増などによるものです。令和 7 年度におきましても、前述しました運輸収入の増などがありますが、一方で人件費、動力費等の費用増や新規事業の見直しなど減要素もあるため、増減なしとしております。

この変更についての当局の見解ですが、資料のページ戻りまして、3 ページ目、6 番、所管所属の見解の後半に記載のとおり、現時点の乗車人員の回復による増及び事業進捗の状況等、前回計画策定時点からの変更要素を反映したもので、主な内訳は、新型コロナウイルス感染症拡大からの乗車人員の回復が進んだことなどによる収益増のほか、人件費、動力費の増などを勘案したものであり、目標値としては妥当な数値と考えております。

また、今回の変更では、鉄道駅バリアフリー料金制度による運輸収入の増によるところが大きいですが、この収入額を上回る規模でホーム柵やエレベーターなどのバリアフリー設備への投資については行うこととしております。

財務運営についての目標の変更は以上となります。

Osaka Metroの中期計画の変更について説明させていただきました。御審議のほど、よろしく願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございました。

それでは、委員の皆様方から御意見、御質問等があればお願いいたします。

【村田委員】 委員の村田です。よろしくお願いします。

利益に対する乗車人員の比率、これがインパクトが大きいと思うんですけども、乗車人員の回復度合いが、2022年度から2025年度までにおおむね 5 % ずつ回復するというふうな前提条件があるのに対して、営業利益というのはそれほど回復度合いが比例していない

ように見えるんですけども、これは乗車人員以外の何か要因があると思われるんですけども、その内容について教えていただきたいんですけど。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 当然、乗車人員の増加に応じまして、営業収益の方は一定、例えば鉄道ですと増えることにはなりますが、この間、万博対策も含めて非常に投資が多いです。そういった費用負担が増えてまいります。減価償却であったり、あるいは日常的な修繕とかそういった部分もあり、費用面のマイナスが効いてきますので、結果的には乗車人員の伸びほどはなかなか営業利益が膨らまないところがあります。

【村田委員】 ありがとうございます。

【堀野委員長】 堀野ですけど、今ちょっと前提を聞き逃してしまったんですが、今おっしゃっているのは令和5年と令和6年の増加のところですか、そこが5%人員増加で、前年、どんどん毎年上がっている割に、令和5年と令和6年の差だけが小さな上がり具合になっているというところが、そこは万博の2025年に向けた費用負担が増えるので、その年の特殊事情としては、令和6年の営業利益がそれほど上がらないということですね。

【大阪市高速電気軌道株式会社】 いろいろな形で新規事業とか、あるいは都市開発とかで、費用先行型の種まきといいますか、2024年もかかってまいりますので、そういった部分が影響していると考えています。

【堀野委員長】 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

【堀野委員長】 質疑応答について、以上で終了といたします。

それでは、事業経営評価の答申、こちらは特に問題なしでよろしいですかね。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【堀野委員長】 中期計画の変更も意見なしかなと思ったんですけど、よろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

(2) 大阪シティバス(株)の令和4年度経営評価(財務運営の実績)について、(5) 大阪シティバス(株)の中期計画の変更について

【堀野委員長】 それでは、続いての議題について事務局から御説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】 御説明いたします。

都市交通局において所管する外郭団体である大阪シティバス株式会社の令和４年度経営評価（財務運営の実績）について、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項の規定に基づき、諮問いたします。

内容につきましては所管所属から御説明させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 それでは、大阪シティバス株式会社の令和４年度経営評価について、所管所属から御説明をお願いいたします。

【都市交通局】 都市交通局監理担当課長の岡田でございます。

大阪シティバス株式会社の令和４年度財務運営の実績の結果及び本市の審査の結果につきまして説明させていただきます。

資料につきましては、ファイル名、諮問書（事業経費評価）【バス】のファイルを御覧ください。そのファイルの２ページ目の令和４年度事業経営評価のページを御覧ください。

まず、黄色の部分、年度計画の達成状況の欄でございます。指標としましては、営業損益としておりまして、目標値１億円に対しまして、実績値が２億円という結果になっております。

これを受けまして、その下の赤色の部分、外郭団体の自己評価の欄でございますが、指標の達成状況、中期計画に対する進捗状況においては、それぞれ指標全部達成、順調としております。

当該事業年度の指標及び目標に基づく評価並びに当該評価を踏まえた団体の総合的な評価欄では、新型コロナの影響が続いたものの、運輸収入は着実に回復し、乗車人員ですけれども、コロナ前の比で言いまして、約８割程度まで回復してきております。運輸収入は着実に回復し、営業収益は前期比１０億円増の１２３億円となっております。営業費用につきましては、エコドライブ運転の推進や事故防止の取組による保険料、修繕費の削減など、徹底したコスト削減に取り組んだ一方、燃料費などの物価高騰もあり、前期比で４億円増の１２１億円となっております。結果、営業収益は２億円の黒字となり、年度計画の目標値を達成することができたとしております。

次に、最終目標達成に向けた課題及び課題解消に向けた次年度以降の取組についてでございますが、バス利用者は漸減傾向にございまして、慢性的な運転士不足など厳しい事業環境にありますが、引き続き安全・安心なバス輸送の実現を目指し、安全風土・文化の構

策に取り組んでいくこと、また、沿線住民の意向調査、分析を通じた増客施策の実施や新規需要の開拓による収益の増加及び燃費改善など運営コストの削減を図り、持続可能な企業体への変革に取り組んでいくとしております。

このような団体の自己評価に対する専門家の評価としまして、次の青色の部分ですが、経営状況を含む上記自己評価については妥当であるという評価を頂いております。

次に、緑色の部分、市の審査欄でございます。中期計画に対する進捗状況は順調とし、審査結果としましては、対象事業活動の指標としている一般路線バス86系統による路線、運行回数、運賃サービス水準を維持した上で、コスト削減の取組等によって年度計画で掲げた目標を上回る利益を確保しており、また、次年度以降の取組についても、収益の増加、運営コストの削減を図っていることから、自己評価は妥当であると考えております。

次の市の評価欄でございます。総合的な評価ということで、新型コロナの影響や燃料費の高騰など厳しい事業環境にある中、安全・安心及び快適性や利便性の向上を図りながら、目標を上回る利益を確保していることについて、徹底したコスト削減等の経営努力を重ねられた結果であると評価させていただいております。また、今後も事業環境が厳しい中ではあるが、引き続き目標達成に向けた取組を進めるとともに、安全・安心なバス運行の確保、バスサービス水準の維持にも取り組んでもらいたいとさせていただいております。

次の市の評価欄、最後の助言及び講ずるよう求めた措置の内容については、今回は特に必要と認められませんでしたので、記載はしていません。

以上、令和4年度の大阪シティバス株式会社の財務運営の実績に関する経営評価を説明させていただきました。御審議のほどよろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様方から御意見、御質問等があればお願いいたします。

【佐藤委員】 委員の佐藤です。よろしくお願いします。

外郭団体の自己評価のところで書かれています新規需要の開拓による収益の増加という部分をもう少し具体的に教えていただきたいのが1点と、燃費改善を行うという記述がどこかに、燃費改善など運営コストの削減を図りというふうに書かれていますけども、燃料費等上がっているかと思うんですけど、どういうふうな方策で削減されたかという2点、教えていただけますでしょうか。よろしくお願いします。

【都市交通局】 後半のエコドライブのことなんですけども、燃費改善のためですけど、運転のときにエコドライブの推進でありますとか、そういうことを進めるというようなこ

とを考えておりまして、また詳しくは団体の方からお願いいたします。

【大阪シティバス株式会社】 大阪シティバス経営企画部長の中山です。どうぞよろしくお願いいたします。

まず1点目、新規の事業なんですけども、現状考えておりますのが、鉄道との並行経路を運行する新規路線の開発です。鉄道が混雑する中、人にもまれて乗るのが嫌だなという顧客は一定数おられると思っています。そういった中で、路線バスですと停留所間隔が短くなるんですけども、停留所の間隔を伸ばした急行バス、要は、予約といいますか、着座していただいて、時間はちょっとかかりますけどもゆったりと通勤していただけるといったような急行バスの運行でありましたり、例えば、大阪都心部まで近郊都市と乗換えなしで、これもやはり時間がかかるんですけども、確実に座っていただいて、通勤の間も、例えばコーヒーを飲みながらメールをチェックしていただいたり、乗換えなしなのでそのまま都心まで行けるといったような事業、さらに、運行データを商売として活用していかないかといったような新規事業を考えていこうということをこの中期経営計画に織り込んでいるところでございます。

続いて、燃費改善などの運営コストの具体をということで御質問がございました。燃費改善につきましては、従前から営業所の中では、省エネ運転、エコドライブ中心ということをやっておりましたが、営業所ごとに燃費データをグラフにして、対前年比較であったり、まさしく見える化、これを昨年2022年度の期中から始めてございます。やっぱり自分とこの営業所のデータが見える化しますと、意欲の向上にもつながりますし、他の営業所と比べて、これは一概には比べられないんです。営業所ごとに抱えております道路環境であったり路線が違いますから、一概には言えないんですが、やはりほかの営業所の数字って刺激になるということで、そういったものを具体を示しながら、説得力のあるエコドライブの推進といったことを日々やってございます。

ほかにも運営コストの削減ということで、私どもが次に力を入れていますのが、やはり事故防止です。事故が起これば、例えば何かのポールにぶつかったら、それだけで車両の修繕費がかかるんです。一方で、物損であれば我々、修繕費を出すだけなんですけども、対物、いわゆる車であったり人が絡んできますと、基本的には保険で賄いますので、会社のコストとしては出ていかないんですが、翌年の保険料に必ず跳ねます。そういった意味で、事故防止の取組は従前からしておりまして、事実、今年度の決算ですと、昨年よりも保険料が下がったと。さらに、昨年実績よりも今年度の契約額の方が下がっているといっ

たような実績がございます。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

【佐藤委員】 ありがとうございます。

【堀野委員長】 そのほか、いかがでしょうか。

【村田委員】 委員の村田です。よろしくお願いします。

慢性的な運転士不足というコメントがありますけども、具体的にはどういう状況で、さらにそれに対してどういう対策を取られる計画なのかというところを教えていただきたいんですけど。

【都市交通局】 会社の方で給与面でありますとか福利厚生などの待遇改善のほか、就職説明会の積極的な参加など、採用強化にも努めているというようなこともあります、なかなかどの事業者も同じ悩みを抱えておる状況でございますので、今、コロナ禍が明けて、高速バスでありますとかタクシーなどの需要が回復してきていまして、路線バスよりも条件のいい働き口があればそちらに移ってしまうような状況がございます。なので、厳しい状況ではありますが、引き続き運転士確保に努めているということでございまして、また詳細については会社の方で補足をお願いいたします。

【大阪シティバス株式会社】 特に、コロナが始まりまして、2019年度の末ぐらいからですけども、それ以降特に、2020年度なので、令和2年ぐらいですと、逆にタクシーであったり観光バス業界ががっと縮小していましたので、比較的私ども、採用がうまいことしていました。しかしながら、令和5年に入りまして、行動規制がなくなったという中で、特に観光バス産業ががっと行きました。特に春先なんですけども、明らかに観光バスからの引き抜き、そういうものがかなりありましたので、私どもとしては、運転手が足りないという状況に危機感を覚えたのが春先です。そんなのもございまして、運転手さんの求めるものが多様化しております。昔でしたら、極端な話、残業をいっぱいしてでも高い給料が欲しいんだと言われる運転手さんがたくさんおられたんですが、今入ってこられる運転手さんについては、お金じゃないんだと。自分の時間を大事にしたいんだという方々の比率がかなり高くなっているなという実感があります。そういったことから、勤務そのものをちょっと見直していかないといけないんだろうなという中で、私ども、この春先から始めていますのが、今、短時間の時給制の運転士といったものを募集させていただいております。地下鉄車内の中でも広告なんかもさせていただいておるんですが、時給2,000円で1日4時間、早朝もしくは夕方と。ですから、その方の生活様式に応じましては副業として

でもやっていただけるというような募集をしています。これにつきましては大変好評でして、コンスタントに応募があつて採用させていただいているといったところです。

一方で、私ども、これまでの事業運営の中で、とにかく1人の人を効率的に仕事、運転をしていただきたいと。一方で、バス業界の共通の工夫なんですけども、中休勤務という形で、バスの運転、やはり朝のラッシュと夕のラッシュに人が一番要ると。ですから、その間を拘束しないんだけど、次の夕方にはまた出てきていただくと。我々中休勤務と言っていますが、そういったものを活用しながら勤務ダイヤを組んでいます。しかしながら、今の多くの労働者の方のニーズとマッチしなくなっているなということで、まさしくその中休勤務を朝の分と夕方の分と切り分けて、そういった短時間の運転士さんの勤務に就いていただくといったような工夫もしているところです。引き続き、短時間勤務、好評ですので、そこを、今は主に万博の工事輸送という業務に就いていただいているんですけども、一般路線バスの方にも就いていただくような勤務の工夫というのをまさしく今やっている最中でございます。

以上でございます。

【村田委員】 ありがとうございます。

大阪シティバスさんの経営目標としては、86系統の維持ということと、バス路線の水準維持ということだと思うんですけども、その維持に必要な運転士の確保はいろいろな工夫で維持をできていると。今後も維持ができるような運転士の確保というのは安定的に可能であるというふうにお考えなのか、あるいは、今現時点の運転士の方の勤務時間を増やすとか、そういういろんな工夫で、今後も運転士の確保ができるという見込みというふうにお考えなのか。あと、新規事業もされる、急行バスという、そういうところまで含めて、運転士の確保というのは今後どういう見込みであるのか、そのあたりももうちょっと詳しく教えていただけますか。

【大阪シティバス株式会社】 現状、何とか86系統の維持ができているのは事実でございます。一方で、委員の方から、将来にわたって安定的にできるのかどうか、今の会社としての見解をとということだと理解しました。まず運転士については、大型二種免許という免許が必要です。この大型二種免許の所持者というのが日本全国見ましても非常に少ないです。なおかつ、所持者の平均年齢を見ましても、非常に高齢化しています。そういったことから、タクシー、観光バス含めまして、トラックもそうですけれども、運転士の取り合いの状況というのは事実として存在しています。

一方で、私ども2024年問題と申し上げていますが、運転士の労働環境の法規制が2024年春から変わることになります。バスの運転士でいいますと、1日当たりの運転時間とか、間に何分休憩を挟むんだというような様々な細かい法令が存在するんですけども、一番大きな影響を及ぼしますが、次の勤務まで、今現在8時間空けなさいと。次の勤務をするまで、ハンドルを握るまで8時間置きなさいと。私ども、極端な話、12時を超える最終、始発停留所を12時を超えて発車するバスも存在していますし、朝でありましたら、5時ぐらいからもうハンドルを握るというようなダイヤがございます。先ほども申しましたとおり、私ども運転士さん1人の労働力を、いかに効率的に勤務を組むのかというところで尽力をしまいいりまして、8時間というものにももちろん抵触しないようにダイヤを組むということをやってきました。

一方で、今回2024年4月からなんですけども、その8時間が9時間に延ばされるということになります。これは正直、どこの事業者、バス事業者だけではなくトラック事業者もなんですけど、要員数にあたりが来ます。2024年4月に事実として、私どももまだちゃんと計算できていませんが、必要運転士数が増えることになります。もちろんそういう問題もございまして、一方で世間的に、今春ですと、テレビ、ニュースを含めまして、ベアであったり賃上げの満額回答といったような声が、ニュースが非常にありましたが、私ども春闘で正直ゼロ回答をさせていただいています。2022年度決算、令和4年、何としても黒字化するんだということで、安易な判断はできないなということでゼロ回答です。そういったことも採用者数、それなりに採れていますけど、もっと採りたいのが本音なんですけども、それが頭打ちしている要因の1つではあると思います。

ちょっと計画とは別ですけども、ぜひぜひ運転士さんの賃金労働条件を見直していかなければいけないなというのは認識を強くしています。一方で、委員お尋ねの今後も安定的にと言われますと、正直、安定的に確保できるかどうかは怪しいというのは個人的な認識です。とは言いながら、私ども、議会とのお約束、86系統を維持するんだ、サービスを維持するんだということもございまして、当然ながら株主の御要請もありますので、精いっぱい、これが確保できるように、それが短時間勤務の運転士の採用であったり、様々な工夫をしながら、まさしく市民の望んでおられること、株主の望んでおられることを実現していきたいなという意気込みは当然持っています。ただ、冒頭に委員おっしゃられた、安定的に大丈夫なんですねと言われますと、非常に危機感を持っているのは事実でございます。

以上でございます。

【村田委員】 ありがとうございました。

【堀野委員長】 ほかに。

【小林委員】 委員の小林です。

1点だけお尋ねします。先ほどのお話の中で、コロナ前の乗車人員の回復推移が8割程度まで戻ったというお話があったんですけども、地下鉄に比べますと回復のスピードが遅いようにもお見受けしますけれども、その点何か分析されたことがございましたら教えてください。

【大阪シティバス株式会社】 まず、地下鉄とバスが違うところなんですけども、地下鉄はほぼ100%のお客さまが自動改札を通して自動改札を出ていくんです。お客さまがどこで入ってどこで降車されたというデータが券種ごとに全て残ります。バスで大阪市内を走っております私どもの場合は、均一料金制をとっていますので、乗車データがないんです。降車したときに運賃箱にタッチいただくということです。一方で、通信環境とかが1台1台のバスに脆弱なので、全ての券種をデータで飛ばすということが難しいこともございます。そういった意味で、運転士さんに見せるだけという券が結構たくさんあります。これらはデータが取れませんので、取れるデータだけで分析しているというのは事実でございます。取れるデータで分析をしているところですが、やはり私どものメインターゲット、お年を召された方が主なんですね。そういう意味では、お年を召された方が手控えになられて、それがあまり戻ってきてないのかなという印象は持っております。

【小林委員】 ありがとうございます。

【堀野委員長】 そのほか、よろしいですか。

【上崎委員】 委員の上崎と申します。

どちらかといえば所管局にお伺いできたと思うんですけども、先ほど運転士の確保がかなり苦労されているということで、将来的にも結構経営的には厳しい状況になるかと思えます。恐らくバス単体で黒字をずっと続けていかれるというのはかなり難しいのかもしれないですけども、ただ、地下鉄と合わせて全体として黒字を確保できていれば十分というような考え方というのも有り得るのかなと思うんですけども、そういうお考えを採用される御予定とかというのはありますでしょうか。

【都市交通局】 確かに、先ほどのバスの今後の厳しさというのはあったかとは思いますが、やはり会社に対して赤字でいいですよというのは、なかなか局としても申しにくい

かなと思っております、グループ全体でどうかということがありますけども、各々大阪シティバス株式会社として、きっちりと収益を上げて費用削減、利益を出して、その上で民営化のときのその路線の維持でありますとかサービスの維持を続けていってほしいというのが正直な考え方でございます。

【上崎委員】 分かりました。ありがとうございます。

【堀野委員長】 それでは、質疑応答については以上で終了といたします。

答申については、審議の都合上、議題の順番を入れ替えて、大阪シティバス株式会社の中期計画の変更についてを次の議題とし、併せて取りまとめを行いたいと思います

続いての議題について、事務局から御説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】 御説明いたします。

大阪シティバス株式会社において中期計画が変更され、所管所属である都市交通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、本中期計画において、事業経営評価に当たっての指標及び目標が定められておりますので、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御報告いたします。

内容につきましては所管所属より御説明させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 それでは、所管所属から御説明をお願いいたします。

【都市交通局】 都市交通局監理担当課長の岡田でございます。

大阪シティバス株式会社の中期計画の変更につきまして説明させていただきます。

資料につきましては、報告書（中期計画変更）【バス】のファイルを御覧ください。そのファイルの5ページ目をまず御覧ください。

右肩に2023年8月10日改訂とありますとおり、同日付で大阪シティバス株式会社におきまして中期計画を変更され、本市宛てに報告があったものでございます。

1番、中期計画の期間の下、※印にもありますとおり、今回の変更につきましては、いずれも「Osaka Metro Group 2018-2025年度中期経営計画（2023年改訂版）」を本年7月27日付で策定、ホームページ等で公表したことに伴うものとなっております。

今回の変更部分を赤字で記載させていただいておりますが、具体的な変更内容についま

しては、お手元の資料の、少しページ戻りまして、2 ページを御覧ください。中期計画の概要資料にて御説明させていただきます。こちらでも前回計画からの変更箇所を赤字で記載しております。

まず、対象事業活動につきましては、指標、目標値とも変更はございません。

次に、財務運営についての目標につきまして、3 ページ目を御覧ください。左の真ん中、財務運営についての目標として、指標を営業損益（営業利益）とありますとおり、指標自体に変更はございませんが、令和5年度から令和7年度までの目標値を変更しております。変更の詳細は4 ページ目、中期計画（変更）の概要別紙を御覧ください。

表が3 つございまして、一番上の表には営業利益の目標値につきまして、変更前、変更後を記載しております。令和4年度は、先ほどの事業経営評価で御説明しましたとおり、実績が2 億円で、1 億円の増となっております。令和5年度は変更前が13億円、変更後が4 億円で、9 億円の減、令和6年度は変更前が11億円、変更後が10億円で、1 億円の減、令和7年度は変更前が14億円、変更後が15億円で、1 億円の増としております。

真ん中の表には、その前提条件となる新型コロナ前水準からの乗車人員の回復推移につきまして記載しておりまして、内容は記載のとおりでございます。

この前提条件の見直しを踏まえた各年度の目標値の変更理由を一番下の表にまとめております。

令和5年度の9 億円の減につきましては、新型コロナからの乗車人員の回復が昨年度の計画策定時点の想定を下回ることによる一般路線バスの運輸収入の減と、万博建設工事の建設作業員輸送の受託規模縮小による収益の減によるものです。乗車人員の回復見込みで言いますと、92%まで回復するとの見込みを88%と見直したものでございます。

令和6年度の1 億円の減につきましては、新型コロナからの乗車人員の回復が前回計画策定時点の想定を上回ることによる一般路線バスの運輸収入の増と、一方で万博建設工事の建設作業員輸送の受託規模縮小による収益の減によるとしております。

令和7年度の1 億円の増につきましては、新型コロナからの乗車人員の回復が前回計画策定時点の想定を上回ることによる一般路線バスの運輸収入の増としております。

これらの変更についての当局の見解でございますが、資料、ページ戻っていただきまして、3 ページ目の6 番、所管所属の見解に記載のとおり、目標値については、現時点の乗車人員の回復による増や、万博建設工事の建設作業員輸送の受託規模縮小による減など、前回計画策定時点からの変更要素を反映したもので、数値が下方修正となっているものも

あるが、やむを得ないものと考えておりますが、当該団体が引き続き市内交通を支える事業者としての役割を果たしつつ、目標の着実な達成だけでなく、更なる取組に努めるよう求めていきたいと考えております。

財務運営についての目標の変更については以上となりまして、以上、大阪シティバス株式会社の中期計画の変更につきまして説明をさせていただきました。御審議のほど、よろしく願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございました。

それでは、委員の皆様方、御意見、御質問等あればお願いします。

【佐藤委員】 委員の佐藤です。

以前お伺いしたときに、かなりの人数の方を、本社機能を地下鉄のメトロですか、異動されたようなこととお聞きしたような気がするんですけど、そういった大幅な何か計画、今後構造的に何か変わるような内容がこの中期計画に織り込まれているのか、もうないのかというのをちょっとお聞きしたいと思うんですけど。

【都市交通局】 今の中期経営計画の中で、メトロとバスがそういう何か大きな変更があるとかということは想定はしていません。

【佐藤委員】 現状の人数でしていかれるというような、例えばＩＴ化を図ってかなり人を減らしていくとか、何か構造的な変化を織り込んだ施策が入っているということではなく、今まであるものをいろいろな環境を加味して、今を計算されていると理解したらよろしいでしょうか。

【都市交通局】 もちろん各事業の中でＩＣＴ化を進めて、それがたまたまその要因となって反映するなどはあるとは思いますが、委員おっしゃる構造的にドラスティックに変更するというようなことまでは現時点では思っておりません。

【佐藤委員】 分かりました。ありがとうございました。

【堀野委員長】 ほか、よろしいですか。

【上崎委員】 委員の上崎です。

2点ほどお伺いしたいんですけども、1つ目は、万博建設工事の作業輸送の受託規模が縮小した関係で収益が減ってしまったということですけども、どれぐらい受託規模が減ってしまったのかということをお伺いさせていただきたいのと、あとは、逆に来年度に一気に増えたりする可能性とかというのは想定しておられたりとか、これは減る一方というふうな見通しなのかという、その2点をちょっとお伺いできたらと思います。

【大阪シティバス株式会社】 万博関連の規模が落ちたかというところです。事実、落ちてございます。万博輸送に関しましては、私ども大阪シティバスが直接受けておる工事ではございませんで、万博協会とOsaka Metroが調整のもと、メトロが事業主体となって運行計画を検討しているものです。Osaka Metroがその調整のもと、運行を私ども大阪シティバスに委託するという関係になってございます。

事業規模なんですが、現在もOsaka Metroが万博協会と様々な検討をしています。その検討に当たっては、当然バス輸送というところでは私どもシティバスもその検討に同席をした上で検討を重ねています。一方で、バス輸送というところに関しましては、私どもだけではなく、例えば電鉄系のバス会社さん、それぞれ、例えば南部からA社さんがピストン輸送するんだと、東部からB社さんがピストン輸送するんだといったような計画がございします。それらの運賃設定等を含めて、万博協会さんが様々な調整をしておると。一方で、事業者がそれぞれやる構図の中で、すいません、まず運賃調整という言い方が適切ではなかったので訂正させていただきます。全体の各事業者がそれぞれ考えておるような考え方が、極端に凸凹しないようなことを万博協会さんはいろいろ考えてございます。そういった意味で、他社さんも含めて、かつ、今現在も検討している最中なので、具体の、どんなふうに業務量が落ちるんだというのは御回答は差し控えていただきたいなと考えてございます。その点御理解いただきたいと存じます。

【上崎委員】 承知しました。ありがとうございます。

【堀野委員長】 ほか、ありますか。

【村田委員】 委員の村田です。お願いします。

営業利益の目標値なんですけども、前提の乗車人員の回復見込みからすると、令和4年から令和5年は10%ほど改善していきまして、令和5年から令和6年も10%改善、令和6年、7年でいくと、ほとんど変動なしという中で、営業利益の目標値に関しては10億円から15億円と。回復見込みの割合よりも営業利益の変動の方が大きく見えるんですけども、これの乗車人員の回復以外の要因があるんだと思うんですけども、その内容について教えてくださいませんか。

【都市交通局】 乗車人員の回復はもちろんありまして、それ以外ということだと、先ほど申し上げています万博輸送の関係の利益など、新規事業を通して、一般路線バスとは異なる中距離バスでありますとか、空港リムジンバスなど、これらの収益増を見込んだ目標設定をしているところでございます。詳細については会社の方から御説明させていただきます。

できます。

【大阪シティバス株式会社】 御質問なのですが、令和5年から令和6年にかけて利益が6億、一方で令和6年から令和7年にかけて1億しか増えてないじゃないかと。一方で、乗車人員の増減率とちょっと乖離があるように感じるということだと理解しております。

まず、令和5年から6年にかけて乗車人員が10%増えています。それに対して利益が6億増えているというのは、これ逆に言うと、6億しか増えてないんですね。2023年から2024年にかけて、まさしく冒頭に御質問のありました人件費のところですよ。2024年問題といった要員がたくさん要るよといったことでありまして、コストが様々なものが増加するというのがここでぼんと載ってございます。そういった意味で、逆に言うと6億しか増えないということです。一方で、令和6年から令和7年にかけては、その2024年問題というものは引き続きなので、コストとしては影響してないと。そういったことから、乗車人員は1%ということで、私ども、ばくっと年間120億ほどの運賃収入がございますので、その1%ですので1億強と。その1億強、実際は万博の関係の新規事業でありまして、先ほど申しました新たな事業、中距離バスであったり、そういったものの売上げといったものを加味しまして、15億といった形になっておるという構図でございます。どうぞよろしくお願いします。

【村田委員】 ありがとうございます。承知いたしました。

【堀野委員長】 ほかはよろしいでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

【堀野委員長】 堀野からも今のお話に補足しての御質問になるんですけれども、2025年の5億プラスというのは、従前のコロナの前の水準よりも、もちろん高い水準で計画は立てていただいているので、そこがかなり1.5億ぐらい新規事業で見込んでいるということになるんでしょうか。もうちょっとコストが上がるので、新規事業、もうちょっと大きくなるのかなとは思いますが、それぐらいの事業規模を想定しているということでしょうか。

【大阪シティバス株式会社】 はい。

【堀野委員長】 ありがとうございます。

それでは、質疑応答については以上で終了といたします。

では、経営評価の答申ですけども、こちらは特段、意見、問題ないということですのでよろしいですか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【堀野委員長】 計画の変更、意見案はないということでよろしいでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【堀野委員長】 ということで、お願いします。

(3) 特定団体の令和4年度経営評価について

【堀野委員長】 それでは、続いての議題について事務局から御説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】 御説明いたします。

特定団体の令和4年度経営評価について、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項の規定に基づき、諮問いたします。

詳細につきましては、法人担当課長代理の秋山から御説明させていただきます。

【秋山法人担当課長代理】 特定団体とは特定調停が成立し、再建に取り組むアジア太平洋トレードセンター株式会社、株式会社湊町開発センター、クリスタ長堀株式会社の3団体です。

なお、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第18条により、特定団体の経営再建のための監理については、市政改革室長の定めるところによるとされておりまして、市政改革室にて大阪市特定団体経営監視会議、以後、監視会議と申します、を開催し、特定団体の再建に向けた経営が着実に遂行されていることを確認するとともに、必要な措置を講じるため、経営状況の聴取及び助言や経営計画の達成状況の監理などの経営監視が行われていますが、条例第7条第4項により、市長は経営評価の結果について審査を行い、大阪市外郭団体評価委員会の意見を聞いた上で、当該団体の事業の実施状況、経営状況、その他の事項を評価することとされておりますので、本委員会におきまして、特定団体の経営評価について諮問いたします。

直近では7月4日に令和5年度第1回経営監視会議が開催されまして、各特定団体及び所管局から新型コロナウイルス感染症拡大に伴う影響や、令和4年度経営評価及び令和5年度経営目標についての報告などがあり、監視会議委員からそれらに対する意見、助言が述べられました。

各団体の令和4年度の経営評価につきましては、詳しくは資料のとおりでございますが、3団体共通の報告趣旨として、大阪市のホームページに掲載されているものがございます

ので、そちらを読み上げさせていただきます。

新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う影響について、令和4年度においても店舗・商業部門における収入がコロナ前を下回るなど、前年度に引続き経営への影響が続いている。

新型コロナウイルス感染症の感染法上の分類が2類から5類へ移行されるなど行動制限の緩和も進み、前年比で集客数や収入が回復する一方、物価高騰による費用の増大が経営を圧迫している。令和4年度経営評価について、新型コロナウイルス感染症の影響が残り、一部目標について、僅か目標に及ばず未達成もあるが、全体として達成できている。

中長期的な経営目標となる資金残高については、これまでの取組による蓄積があり、特定調停時の計画を上回る資金を確保しており、問題は生じていない。

令和5年度目標設定について、令和4年度の実績を踏まえて設定しており、今後、目標達成に向けて取り組んでいく。

これに対する経営監視会議からの御意見としまして、令和4年度経営評価について、新型コロナウイルス感染症の影響が続く中で様々な取組を進めることにより、収益確保や経費削減につながっていることは評価できる。

令和5年度目標設定について、行動制限の緩和が進み、集客数や収入の回復が見込まれる一方、光熱水費が高騰するなど厳しい経営環境が見込まれるが、目標達成に向けて引き続き取り組まれたいとされております。

続きまして、クリスタ長堀株式会社、こちらについて補足させていただきます。

資料1番上の青色の部分になります。中期経営再建目標として、令和7年度末の資金残高を18億1,500万円としておりますが、7月の経営監視会議におきまして、想定以上のコロナの影響とエネルギー価格高騰の影響を踏まえ、この中期目標を8,700万円下方修正し、17億2,800万円とすることが報告されました。

委員からは、実現可能性の観点から適切に見直すことは重要であり、下方修正もやむを得ない。目標値については、経営監視の視点から問題があるものではなく、目標達成に向けて取り組んでいかれたいという御意見を頂いて、中期経営再建目標を変更されております。

また、黄色の部分ですが、令和4年度の年度計画においては、コロナの影響を見込んだ現実的な目標を設定しておりましたので、年度計画の指標である収益は目標を上回っているものの、その上の茶色の部分、中期経営再建計画の指標である資金残高の目標値を変更

していなかったため、未達成となっております。

9月の経営監視会議におきまして、中期経営再建計画の変更について御議論いただくとのことです。来年の経営評価におきましては、今回のように年度計画を達成しても中期計画の目標を達成できないといったずれは生じないものと思われます。

中期経営再建目標、中期経営再建計画の変更につきましては、当評価委員会の諮問対象ではございませんが、評価に関わることでありますので御報告させていただきました。

御説明は以上です。どうぞよろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございます。

委員の皆様方から御質問、御意見等ございませんでしょうか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

【堀野委員長】 委員の堀野から補足というか確認なんですけども、クリスタ長堀は、この計画の見直しが必要ということになったので、見直す予定というのが先ほどのお話で、今回その前提としての、今年度というか令和4年度としては未達成だという、そういう評価ということですね。未達成なので見直しをするということで、今後につながっているということですね。

【秋山法人担当課長代理】 さようございます。

【堀野委員長】 ありがとうございます。

ほか、先生方いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

【堀野委員長】 それでは、答申の取りまとめになりますけれども、特に問題はないということで、この評価で問題はないということでよろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

【堀野委員長】 よろしく願いいたします。

（7）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第7条第6項に基づく報告について

【堀野委員長】 それでは、続いての議題に移りますが、審議の都合上、順番を入れ替えて、7番、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第7条第6項に基づく報告についてを次の議題とさせていただきます。

それでは、続いての議題について、事務局から御説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】 御説明いたします。

総務局長が所管所属長である建設局長から報告を受けた外郭団体等に対する本市の関与の内容の変更等について、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施行要綱第7条第6項に基づき、その内容を報告させていただきます。

内容につきましては、法人担当課長代理の秋山から御説明いたします。

【秋山法人担当課長代理】 新たに総務局長が所管所属長から報告を受けた事項がございますので御報告させていただきます。

資料は協議事項等報告資料のファイルを御覧ください。

こちらは、監理対象団体である地方独立行政法人天王寺動物園に対する令和5年7月25日に行った建物の現物出資、ただし、出資比率に変更のないものについて、令和5年7月27日に報告のあったものです。

本件建物につきましては、4月18日の第206回評価委員会におきまして、ふれんどしゅぷガーデン部分の現物出資を御報告しました際に、あと1件現物出資が予定されているとしておりましたペンギンとアシカの展示場、獣舎で、11億6,000万円の増資となります。これにより、本市出資総額は54億9,166万2,000円となりますが、出資比率は100%から変更ございません。

本件団体は、令和3年4月に地方独立行政法人化され、その後は施設整備計画に基づき、当該団体が整備を進めることとなっておりますが、法人化の時点で整備中の建物などは本市が引き続き整備を完了させた後、改めて現物出資をすることとなっております。

本件新たな出資につきましては、地方独立行政法人の業務を確実に実施するための財産的基礎を確保する目的で、市会の議決及び総務大臣の認可を受けて実施されており、条例第3条の規定にのっとりたものと認められるため、意見なしとしたものです。

御説明は以上です。どうぞよろしくお願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございました。

それでは、委員の皆様方から御意見、御質問等があればお願いいたします。

(「なし」と呼ぶ者あり)

【堀野委員長】 よろしいですね。

それでは、質疑応答としては以上で特段なしでお願いいたします。

(6) (株)大阪港トランスポートシステムの中期計画の変更について

【堀野委員長】 それでは、続いての議題について、事務局から御説明をお願いいたします。

【上塚法人担当課長】 御説明いたします。

株式会社大阪港トランスポートシステムにおいて中期計画が変更され、所管所属である大阪港湾局から、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。

内容につきましては、所管所属より御説明させていただきたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

【堀野委員長】 それでは、株式会社大阪港トランスポートシステムの中期計画の変更について、所管所属から御説明をお願いいたします。

【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、以下O T Sと申しますが、O T Sが達成すべき事業経営に関する中期計画の変更について御説明させていただきます。

まず、資料2枚目の中期計画の概要を御覧ください。

2020年2月にO T Sにおいて作成したスケジュールに沿って、O T Sが行う各種申請及び鉄道運行者が行う事業許可申請について、国と協議を進めてまいりましたが、今般、国との協議が調い、申請手続時期を一部変更することとなったものでございます。

変更内容につきましては、3.外郭団体の事業経営の具体的な内容の右側にございます、鉄道事業法に係る事業許可権関係のところに赤字で記載してございます。具体的な内容につきましては、4枚目の中期計画の2ページ目の4中期計画、(1)事業活動、②の計画達成に向けた具体工程を御覧ください。

(現)と記載してございますのは、中期計画の策定に当たり、2020年、令和2年の2月にO T Sにおいて作成したスケジュールでございまして、今回変更いたします鉄道事業法に係る事業許可関係につきましては、上から2段目に記載してございます。

(現)の表では、2022年度に丙と表記しております鉄道運行者が2種事業許可の申請を行い、許可を得ることと、乙と表記しておりますO T Sが事業基本計画変更の申請を行い、認可を得ることを記載しておりましたが、(新)の表では、国との協議が調うまで時間を要したことから、申請時期を2023年度に変更し、本年8月25日付で、それぞれ国土交通大臣

宛てに申請を行ったところでございます。

また、(現)の表では、2024年度に鉄道運行者が運賃申請を行い、認可を得る、また、O T Sは線路使用条件を申請し、認可を得ると記載してございますが、(新)の表では、運賃認可申請については、2023年度の後半から2024年度にかけての申請に、線路使用条件申請につきましても、2023年度中の申請認可に各々変更してございます。

この線路使用条件申請の前、2022年度末に、今回改めて線路使用契約を実績として追記してございます。これは、2種事業許可申請や線路使用条件申請のためには、O T Sと鉄道運行者の間で線路使用契約締結が前提となりますため、2022年度に線路使用契約を締結したものでございます。

さらに、(新)の表の最下段にあります設計・工事のインフラ外、O T Sの整備につきましては、2023年、2024年度が一番下の段に、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借入れ時期を追記いたしました。これにつきましては、当初スケジュールを作成した段階では明確に決まっておりましたが、財政投融资借入れに向け、関係者と協議を進め、借入れ時期も具体化したため、今回の計画変更に合わせて追記したものでございます。

これらを踏まえ、次ページの鉄道事業法、事業許可関係の2022年度、2023年度及び2024年度につきましても文言を改めてございます。

2022年度につきましては、「2021年度の事前協議を経て、2022年度内に国への申請及びその認可を得る」から、後半部分を「2022年度内に鉄道運行者と線路使用契約を締結し、2023年度の各種申請に向け国と協議した」に改め、2023年度につきましては、「特になし」から、「国に事業基本計画変更及び線路使用条件を申請しその認可を得る。また、鉄道運行者が行う2種事業許可申請について協力する」に改めました。

2024年度につきましても、建設費用の確定により、O T Sが行う線路使用条件申請及び鉄道運行者が行う運賃申請について、「2024年度内に国への申請及びその認可を得る」から、「鉄道運行者が行う国への運賃申請及びその認可について協力する」に改めてございます。

以上が今回の変更点になります。よろしく御審議のほど、お願いいたします。

【堀野委員長】 ありがとうございました。

それでは、委員の皆様方から御意見、御質問等ございましたら、お願いいたします。

よろしいでしょうか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

【堀野委員長】 それでは、質疑応答については以上で終了といたします。

意見も特にないということによろしいですかね。

(「はい」と呼ぶ者あり)

【堀野委員長】 事実を書いているだけですのでね。

それでは、本日予定している議題は以上です。

これをもちまして本日の外郭団体評価委員会を終了いたします。ありがとうございました。