



3. 主要事業の概要

【事業規模(事業費)】

(単位:千円)

事業名	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度 予算	備考
① 建設事業	7,809,949	10,335,741	10,891,462	1,905,864	路盤工事、高架橋工事、軌道新設工事、電気設備工事、詳細設計、用地買収など
全事業合計に占める割合	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	
全事業合計	7,809,949	10,335,741	10,891,462	1,905,864	
全事業合計に占める割合	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	

【事業計画及び事業実績】

事業内容	事項	事業量		備考
		平成30年度事業量	令和元年度計画量	
大阪外環状鉄道建設事業	<p>(1)南区间(放出～久宝寺) ・平成20年3月開業 ・延長 9.2km(7駅)</p> <p>(2)北区间(新大阪～放出) ・平成31年3月開業 ・延長11.1km(6駅)</p>	<p>(1)南区间 ・西日本旅客鉄道株式会社等との基本協定等と安全管理規程の遵守により、鉄道事業の円滑な運営と安全を確保</p> <p>(2)北区间 ・開業に向けた整備工事完了 ・諸検査、習熟運転実施 ・平成31年3月開業</p>	<p>(1)南区间 ・西日本旅客鉄道株式会社等との基本協定等と安全管理規程の遵守により、鉄道事業の円滑な運営と安全を確保</p> <p>(2)北区间 ・南区间と同様、に加えて ・旧設備撤去 ・家屋事後、日照調査補償 ・環境アセス事後調査・対策工事 ・借地等復旧 ・財産整理</p>	

## 4. 大阪府の財政的関与の状況

(単位:千円)

区 分	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度 予算	補助金、委託料等の内容
補 助 金	395,978	560,962	546,530	101,284	
大阪外環状線鉄道整備促進費	395,978	560,962	546,530	101,284	大阪外環状線鉄道線促進費補助金
委 託 料	251,520	208,096	14,603	0	
(内訳) 一級河川平野川分水路護岸改修工事 (随契) (おおさか東線上下流)委託	68,200	152,597	10,003	0	営業線の鉄道橋梁下に位置する護岸改修のため、旅客輸送の安全性及び 工事施工の効率性からおおさか東線整備事業と一体施工を行う。
一級河川寝屋川護岸改修工事(おおさ か東線上下流)委託 (随契)	183,320	55,499	4,600	0	同上
貸 付 金	1,229,300	1,910,300	2,330,300	419,941	大阪外環状線促進費貸付金
その他(分担金・負担金・出捐金等)	484,800	398,600	240,500	25,008	
大阪外環状線鉄道整備促進費出資金 (出資金)	484,800	398,600	240,500	25,008	
合 計	2,361,598	3,077,958	3,131,933	546,233	

府損失補償・債務保証契約に係る債務残高(期末)	0	0	0
府借入金残高(期末)	15,756,400	17,666,700	19,997,000

## 5. 財務状況

(単位:千円)

		平成28年度	平成29年度	平成30年度	前年度比増減	分析・評価
貸借対照表	<b>資産合計</b>	79,091,618	92,310,625	78,600,796	△ 13,709,829	(現金預金) 現金預金の減少については、金融機関借入金 (2,150,000千円)を4月(昨年度は3月)に実施したこ とが主な要因である。 (未収金) 未収金の減少については、建設工事が終了したこ とによる自治体等からの補助金交付額の減(▲ 1,739,107千円)が主な要因である。 (その他流動資産) その他流動資産の増加については、消費税還付額 の増(434,986千円)が主な要因である。 (未払金) 未払金の減少については、JR協定工事等の4月末 支払額の減(2,998,588千円)が主な要因である。 (長期借入金) 長期借入金の増加については、自治体からの借入 金増(6,230,564千円)が主な要因である。 (その他固定負債) その他固定負債の減少については、おおさか東線 全線開業に伴い、補助金等(19,355,443千円)を収益 計上したことが主な要因である。
	流動資産	4,205,342	7,096,902	3,114,099	△ 3,982,803	
	現金預金	2,325,068	4,138,019	1,465,074	△ 2,672,945	
	未収金	1,871,920	2,948,178	1,209,071	△ 1,739,107	
	その他流動資産	8,353	10,703	439,954	429,251	
	固定資産	74,871,754	85,199,934	75,476,452	△ 9,723,482	
	有形固定資産	14,786,420	15,223,465	41,628,600	26,405,135	
	無形固定資産	11,837,940	11,402,569	33,791,571	22,389,002	
	その他固定資産	48,247,394	58,573,898	56,281	△ 58,517,617	
	繰延資産	14,521	13,788	10,246	△ 3,542	
	<b>負債合計</b>	66,790,082	79,310,746	65,402,961	△ 13,907,785	
	流動負債	3,221,577	4,946,331	2,106,152	△ 2,840,179	
	短期借入金	524,060	524,060	669,540	145,480	
	未払金	2,613,166	4,333,404	1,334,816	△ 2,998,588	
その他流動負債	84,351	88,865	101,796	12,931		
固定負債	63,568,505	74,364,415	63,296,809	△ 11,067,606		
長期借入金	49,090,050	57,713,786	63,274,811	5,561,025		
各種引当金	0	0	0	0		
その他固定負債	14,478,455	16,650,628	21,999	△ 16,628,629		
<b>資本合計</b>	12,301,535	12,999,879	13,197,835	197,956		
資本金	22,436,200	23,807,100	24,634,200	827,100		
剰余金	△ 10,134,664	△ 10,807,220	△ 11,436,365	△ 629,144		

損益計算書	売上高	885,178	896,393	967,637	71,244	(売上高) 売上高の増加については、おおさか東線全線開業に伴う 北区間の線路使用料(59,718千円)と高架下貸付による運 輸雑収入(11,525千円)が主な要因である。 (販売費及び一般管理費) 販売費及び一般管理費の増加については、おおさか東線 全線開業に伴う減価償却費(96,006千円)と事業税等 (10,719千円)が主な要因である。 (営業外収益及び営業外費用) 営業外収益については、発生品売却収入の増加、営業外 費用は南区間の支払利息の減少が主な要因である。 (特別利益及び特別損失) 特別利益については前受金の計上による増加、また、特 別損失は前受金計上に伴う圧縮記帳を行ったことが主な 要因である。
	売上原価	0	0	0	0	
	販売費及び一般管理費	1,423,676	1,414,483	1,522,941	108,458	
	<b>営業利益(損失)</b>	△ 538,498	△ 518,090	△ 555,305	△ 37,215	
	営業外収益	166	552	36,683	36,131	
	営業外費用	132,977	120,009	108,513	△ 11,496	
	<b>経常利益(損失)</b>	△ 671,308	△ 637,547	△ 627,134	10,413	
	特別利益	0	881,251	19,355,443	18,474,192	
	特別損失	8,127	914,250	19,355,443	18,441,193	
	法人税等	2,010	2,010	2,010	0	
<b>当期利益(損失)</b>	△ 681,446	△ 672,556	△ 629,144	43,412		
<b>繰越利益剰余金</b>	△ 10,134,664	△ 10,807,220	△ 11,436,365	△ 629,144		

※単位未満は四捨五入を原則としたため、内訳の計と合計が一致しない場合がある。

大阪外環状鉄道株式会社

仕組債の保有状況	保有総額＜平成30年3月31日時点＞	保有総額(A)＜平成31年3月31日時点＞	時価評価額(B)＜平成31年3月31日時点＞	保有総額と時価評価額差(B)-(A)
	0	0	0	0

主な経常費用	平成28年度	平成29年度	平成30年度	前年度比増減	分析・評価
役員人件費	11,236	10,033	7,939	△ 2,094	(役員人件費) 人件費の減は、4～6月まで役員2名の不在が要因である。 (職員人件費) 人件費の増は、開業支援の人員増(1.6名)が要因である。 (減価償却費) 北区间開業に伴う資産の増が要因である。
職員人件費	19,712	19,603	21,813	2,210	
退職給付費用	0	0	0	0	
減価償却費	1,184,127	1,163,495	1,259,502	96,007	

主要経営指標		平成28年度	平成29年度	平成30年度	前年度比増減	分析・評価
人件費比率	人件費／売上高	3.5%	3.3%	3.1%	-0.2%	(採算性) 当面は償却費等が大きいため赤字収支。今後は安定した線路使用料収入により収支は改善する見込み。  (健全性) 減価償却費の影響により赤字状況が続くが、資金収支は全線開業後の線路使用料で借入金も計画通りの返済が可能である。
販売管理費比率	販売費及び一般管理費／売上高	160.8%	157.8%	157.4%	-0.4%	
総資産当期利益率	当期利益／総資産	-0.9%	-0.7%	-0.8%	-0.1%	
総資産回転期間	総資産/(売上高/12) (月)	1072.21	1235.76	974.76	-261.01	
売上高経常利益率	経常利益／売上高	-75.8%	-71.1%	-64.8%	6.3%	
流動比率	流動資産／流動負債	130.5%	143.5%	147.9%	4.4%	
借入金比率	借入金残高／総資産	62.7%	63.1%	81.4%	18.3%	

## 6. H30年度 経営目標の達成状況

## I. 最重点目標(成果測定指標)

戦略目標	成果測定指標	単位	H29実績	H30目標	H30実績 (※1)	ウェイト	得点(※2)	小計(※3)
① 平成30年度末の全線開業	事業進捗率 (北区间各年度末時点事業執行累計額/北区间事業費総額)	%	80.9	98.4	97.0	50	46	46/50 【92%】

## Ⅲ. 健全性・採算性(財務)、コスト抑制と経営資源の有効活用・自立性の向上(効率性)

② 補助金の効率的・適切な執行	補助金審査(会計検査院、及び補助金交付機関:鉄道・運輸機構、自治体)における予算執行等に関する指摘事項	件	0	0	0	25	25	50/50 【100%】
③ 事務処理の効率化と適正な人員配置	一般管理費	千円	274,306	291,289	280,769	25	25	

※1 網掛けは目標達成項目。

※2 目標値が前年度実績以上の場合、当該年度の実績値が目標値に到達しないときでも、達成状況に応じて加点を行う。

※3 小計の【 】は得点率。

## 7. 評価結果

法人の総合的評価結果	点数(合計)	役員業績評価
<p>今回達成できなかった1.4%の事業内容は、貨物単線運行時(最終線路切替まで)に必要であった単線運行用の電気・信号設備の撤去について、西日本豪雨及び台風21号等の影響により、最終線路切替時期が繰下げとなり間に合わなくなったものであるが、開業には影響がなく、当社最大のミッションである30年度末全線開業は達成した。</p> <p>また、補助金の効率的・適切な執行については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による補助金審査や出資自治体による監査等を受検した結果、指摘事項を受けることがなく、目標を達成することができた。</p> <p>令和元年度は、残事業の推進により、おおさか東線整備事業の完遂を目指すとともに、返済計画に基づく借入金の着実な返済および、第二種鉄道事業者との連携等による輸送の安全管理の徹底に努める。</p>	96	A

## 8. 府の審査・評価の結果

審査の結果	経営状況、事業の実施状況その他の事項に関する府の評価結果及び指導・助言
<p>○最重点目標について 最重点目標である「平成30年度末の全線開業」については、事業進捗率の目標が98.4%であったのに対し、実績は97.0%と下回ってはいるが、目標であった平成30年度末の全線開業は達成している。</p> <p>○健全性・採算性(財務)、コスト抑制と経営資源の有効活用・自立性の向上(効率性) 「補助金の効率的・適切な執行」、「事務処理の効率化と適正な人員配置」ともに目標を達成している。</p>	<p>(評価) ・平成30年7月豪雨や台風21号の影響により事業の一部に遅れが生じたため、最重点目標である「事業進捗率」については、目標に届かなかったものの、法人の最大ミッションである平成30年度末の全線営業開始に影響を与えることなく達成したことは評価できる。</p> <p>(指導・助言) ・平成31年3月に策定した事業計画に基づき、残事業の着実な実施により、おおさか東線整備事業の完遂を目指すとともに、借入金については、確実な返済を実施すること。 ・第二種鉄道事業者との連携等を図り、輸送の安全管理の徹底等に努めること。</p>

## 9. 「平成31年度大阪府行政経営の取組み」における方向性(平成31年2月)

- 民営化
  - ・残事業完了後、株式の一部売却により資本的関与を見直すとともに、府派遣職員についてもその時点で引き揚げる
  - ・残事業完了後の法人の関与のあり方について検討をすすめる



# 10. 経営目標設定の考え方

## ミッション

○大阪東部地区の放射状路線を相互に連絡し、ネットワークを形成するとともに、新大阪へのアクセス等都心周辺部における環状方向の流動に対応する。

○都心部の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に対応することを目的に、既存の城東貨物線を活用した、おおさか東線の整備を行い、開業後も第三種鉄道事業者として、鉄道施設の維持管理及び安全統括管理に加え、建設に要した借入金の返済を行う。

■ 大阪府の施策

- ・ 都市内交通の円滑化

## 基本方針

- 1 おおさか東線整備事業の完遂**  
 平成31年3月16日の全線開業後、残事業（家屋補償及び環境アセス対応）を推進し、おおさか東線整備事業を完遂する。
- 2 輸送の安全管理の徹底**  
 鉄道線路を保有する第三種鉄道事業者として、運行主体である第二種鉄道事業者と連携し、全線（新大阪～久宝寺）における安全管理の徹底を図る。
- 3 適切な資金管理**  
 おおさか東線整備にかかる借入金の返済を計画に基づき、着実に進める。

## 戦略目標と成果測定指標【中期経営計画上の目標値】

- ①残事業の推進**
  - ・ 家屋事後調査の全件完了と環境アセス事後測定の実施  
【100%(R1)※R1新規設定】
- ②鉄道施設の検査・工事の適正実施確認**
  - ・ 検査・工事の不備による事故防止  
【0件(R1)※R1新規設定】
- ③安全に対する意識の醸成**
  - ・ 全社員に対する安全研修の実施  
【年1回 ※R1新規設定】
- ④補助金の効率的・適切な執行**
  - ・ 補助金審査における予算執行等に関する指摘事項  
【0件(H30実績)→0件(R1)】
- ⑤事務処理の効率化と適正な人員配置**
  - ・ 一般管理費の縮減  
【280,769千円(H30実績)→203,000千円(R1)】



## 11. R元年度 目標設定表

I. 最重要目標(成果測定指標)							
戦略目標	成果測定指標	単位	H29実績	H30実績	R1目標	ウエイト(R1)	中期経営計画最終年度目標値(R2)
① 残事業の推進	家屋事後調査の全件完了と 環境アセス事後測定の実施 ((家屋事後調査算定式:事後調査完了件数/事後調査必要件数)+ (環境アセス事後測定算定式:事後測定完了箇所数/事後測定必要箇所数))	%	-	-	100	50	100
法人経営者の考え方(取組姿勢・決意)							具体的活動事項
最重要とする理由、 経営上の位置付け	<p>○当社は、大阪外環状線(おおさか東線)を整備するプロジェクトのため設立された会社である。(鉄道事業法に基づく建設・保有を行う第3種鉄道事業者。なお運行は第2種鉄道事業者であるJR西日本が行う上下分離方式。)</p> <p>○H31年3月16日の全線開業後においては、建設工事に伴う沿線家屋への事後調査を速やかに行い、異常が確認された場合は必要な補償を行う。また、環境影響評価に対する事後調査も併せて実施し、環境基準等を超える状況が把握された場合は適宜対策を行うことにより、おおさか東線整備事業を完遂させることが当社に課された最大の使命である。</p>						<p>○事業費を確保し、諸課題を克服しながら、計画的な事業進捗を図るため、社内に、役員による経営企画会議を設け、トップダウンで経営マネジメントを行っていく。さらに、大阪府、大阪市や沿線自治体、及びJR西日本との密接な調整と連携が必要であり、実務担当者による会議を適宜実施し、情報共有と支援をお願いするとともに、国庫補助の確保など国への要望活動を協力して行っていく。</p> <p>○運行管理を行うJR西日本とともに、騒音・振動等の環境対策など、事業主体として説明責任を果たし、沿線住民の方々のご理解とご協力が得られるよう努める。</p> <p>○引き続き、第2種鉄道事業者であるJR西日本とともに、鉄道運行の安全性に最大限配慮しながら、事業を進めていく。</p>
最重要目標達成のための 組織の課題、改善点	<p>○事業推進には、主要株主の支援と協力が不可欠であり、実務担当者任せでなく、社長をはじめ取締役が先頭に立ち、トップダウンで、活動していく。</p> <p>○コスト削減を念頭におきながら、諸課題を克服し、事業推進が図れるよう、組織体制については、固定化することなく、必要な人員が適切に配置できるよう弾力的な配置を行っていく。</p> <p>○事業実施期間中は、上記事項が可能となるよう、大阪府や大阪市、JR西日本からの職員の派遣など、人的関与を引き続きお願いする。</p>						
活動方針	<p>○事業進捗を図るために、国庫補助金をはじめとする必要事業費を、確実に確保していく。</p> <p>○沿線家屋の事後調査実施に対する住民の理解と協力を求めていく。</p>						

## Ⅱ. 設立目的と事業内容の適合性(事業効果、業績、CS)

戦略目標	成果測定指標	単位	H29実績	H30実績	R1目標	ウエイト (R1)	中期経営計画 最終年度 目標値(R2)	戦略目標達成のための活動事項
② 鉄道施設の検査・工事の適正実施 確認	検査・工事の不備による事故防止	件	—	—	0	5	0	・年間の検査計画、検査報告のヒアリング実施、疑義の確認
③ 安全に対する意識の醸成	全社員に対する安全研修の実施	回	—	—	1	5	-	・全社員を対象とした、社内研修の実施

## Ⅲ. 健全性・採算性(財務)、コスト抑制と経営資源の有効活用・自立性の向上(効率性)

④ 補助金の効率的・適切な執行	補助金審査(会計検査院、及び補助金交付機関:鉄道・運輸機構、自治体)における予算執行等に関する指摘事項ゼロ	件	0	0	0	20	-	・JRとの連絡会議の内容充実 ・社員のコスト管理意識の徹底、チェック体制の整備
⑤ 事務処理の効率化と適正な人員配置	一般管理費の縮減	千円	274,306	280,769	203,000	20	203,000	・事業進捗に応じた適正な人員配置が行えるよう派遣元と調整 ・業務量、緊急性、重要性による現有社員の弾力的、機動的配置

※ ( )は当該年度の経営目標として設定していないため、参考として記入した実績値