

高 速 鉄 道 事 業 会 計

1 総 括

(1) 平成 20 年度決算の概要

ア 業務面（「2 業務実績」参照）

平成 20 年度は、平成 22 年度までを計画期間とする経営計画「神戸市営交通 ステップ・アップ プラン」の 2 年度目として計画の具体化に引き続き取り組んだ。当年度の 1 日平均乗車人員は西神・山手線で対前年度比 0.2%の増加、海岸線では同 3.5%増加し、全体では同 0.6%増加している。

業務面では、少子高齢社会における市営交通の使命として、「市民の足」を守るという観点から、引き続き名谷・妙法寺両変電所の統合化、車両制御装置の更新などの計画的な施設・設備の更新や、気象庁から配信される緊急地震速報の自動通報システムの導入などを行い、安全性の確保・向上に努めたほか、駅ホームの点字誘導ブロックの整備や駅トイレのオストメイト対応などの駅施設のバリアフリー化、主要駅の駅窓口の改修などに取り組み、サービスの向上や駅の魅力の向上を図った。また、環境負荷を軽減する公共交通優先のまちづくりを進めるため、エコファミリー制度、エコショッピング制度の継続、工業団地等でのアンケート調査などのモビリティ・マネジメントへの取り組みを行った。

イ 経営面（「4 経営成績」参照）

営業損益は、新しい敬老優待乗車制度の実施に伴う収益の増や減価償却費の減少により 7 億 2 千万円改善し、営業外損益も、企業債支払利息及び企業債諸費の減少が、主にこれら企業債の元利償還に付随する一般会計補助金の減少等を上回ったため 8 億円改善した。なお、特別収益と特別損失は、前年度、当年度とも計上はない。

しかしながら、なお減価償却費が 84 億円、支払利息及企業債諸費が 52 億円と高い水準にあることから、当年度も 14 億 2 千万円の純損失を計上し、繰越欠損金は 1,196 億 3 千万円に拡大した。資金面でも不良債務額（当年度末の流動資産から流動負債を差し引いた資金在高がマイナスとなっている額）は前年度より 1 億 4 千万円改善したが 91 億 9 千万円となっており、一時借入金残高は 3 億 5 千万円増加して 62 億 5 千万円を計上しており、資金管理に留意しなければならない状況には変わりがない。

(2) 審査意見

ア 「神戸市営交通 ステップ・アップ プラン」の達成

交通局では、平成 19～22 年度を計画年度とする「神戸市営交通 ステップ・アップ プラン」を策定し、4 カ年の計画期間での財政目標として、改善計画前に比して営業損益につき収支改善

累計額を25億円としている。初年度、2年度目の営業損益は、初年度（前年度）計画では4億円の損失に対して3億4千万円の利益を計上し、当年度も10月から実施された新しい敬老優待乗車制度による負担金収入の増などの好転要素があったことから、計画を大きく上回る達成状況となっている。

しかしながら、純損益では損失を計上していることから、経営状況が楽観視できる状況に至ったものとは言えず、特に、多額の営業損失を計上している海岸線については、今後とも事後評価等を継続的に行いながら関係部署との緊密な連携を図り、都市基盤としての有用性を活かしたまちづくりの推進や利用者増に向けての取り組みを長期的な展望の下に継続することを希望する。また、西神・山手線は、部分開業後30年以上経過し、機器、設備、施設等の老朽化に伴う多額の設備更新費用が今後必要となる。投下資本の回収には極めて長期間を要する当事業の特性の下で、本格的な少子高齢社会の到来によって輸送需要が構造的に変化していく中で、当事業が将来にわたりその本来の目的である公共の福祉を増進していくために、引き続き地球環境問題における公共交通機関が期待される役割なども踏まえた乗車人員増等に取り組むとともに、長期的な投資・経営計画を検討されることを希望する。

イ 安定的経営基盤の確立

高速鉄道事業は、初期投資額が多額であり、減価償却費や支払利息といった資本費負担が大きく、また、投下資本の回収には極めて長期間を要する事業特性から、資金管理面が経営基盤の安定化に及ぼす影響は大きい。

地方公共団体の財政の健全化に関する法律の施行により、公営企業の資金管理は一層重要視される場所であるが、当事業においては、資本費負担緩和債等の資金手当債を含む実質累積資金不足額や一時借入金による年度途中の資金手当、多額の累積欠損金などの厳しい状況が依然と残されている。また、昭和52年開業の西神・山手線は平成15年度以降単年度黒字を維持しているが、平成13年開業の海岸線は資本費負担が依然大きく大幅な経常赤字を計上し、事業全体では赤字決算が続いている。

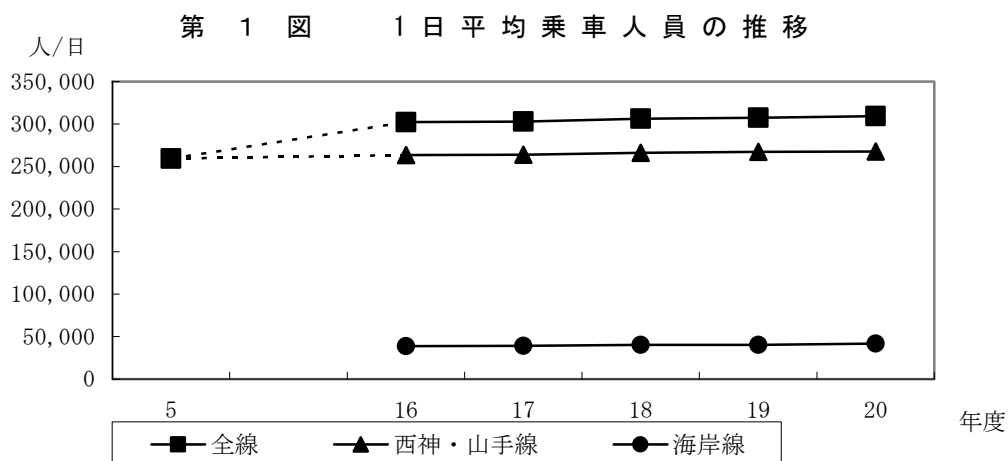
建設事業費や資金対策についてはこれまでも国、県並びに本市一般会計から様々な措置が講じられてきた。また、平成19年度から3カ年の特例措置として認められた、行政改革・経営改革を行う地方公共団体を対象とする公的資金補償金免除繰上償還制度（高金利の地方債の借換）を当事業も活用することとなり、当年度決算にも一定の効果が表れている。今後、特に中長期的な金利の動向については不透明感が増しているところでもあり、当事業が、市民生活に不可欠な「市民の足」として、また、都市活力を維持する基盤装置として引き続きその使命と役割を果たしていくために、国や県に対して制度改革の要望等を粘り強く行うとともに、財務体質改善に引き続き取り組まれることを希望する。

2 業務実績

(1) 1日平均乗車人員

当年度は、対前年度1,928人(0.6%)増加している。

1日平均乗車人員は、しばらく減少傾向が続いていたが、平成17年度より増加へと転じている。



(単位: 人/日)

年度	5	16	17	18	19	20
全線	259,571	302,430	303,101	306,486	307,519	309,447
西神・山手線	259,571	263,663	264,097	266,312	267,257	267,787
海岸線	—	38,767	39,004	40,174	40,262	41,660

3 予算の執行状況

(1) 収益的収支

収益的収入の執行率は99.7%となっている。これは主として、交通事業基金から繰り入れる基金繰入金の減により営業外収益が減少し、運輸収入は増加したが、広告料収入等の減により営業収益も減少したことによる。

収益的支出の執行率は97.2%となっている。これは主として、営業費用の人件費及び経費、営業外費用の支払利息が予定を下回ったことによる。

第 1 表 収益的収支の執行状況

(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	予 算 額		決 算 額		予算額に比べ 決算額の増減 又は不用額	執 行 率 (B/A ×100)
	金額(A)	構成比率	金額(B)	構成比率		
1 高速鉄道事業収益	23,673,381	100.0	23,594,582	100.0	△ 78,799	99.7
(1) 営業収益	20,853,924	88.1	20,813,870	88.2	△ 40,054	99.8
(2) 営業外収益	2,819,457	11.9	2,780,712	11.8	△ 38,745	98.6
1 高速鉄道事業費	25,604,486	100.0	24,894,963	100.0	709,523	97.2
(1) 営業費用	19,335,882	75.5	18,984,413	76.3	351,469	98.2
(2) 営業外費用	6,218,604	24.3	5,910,551	23.7	308,053	95.0
(3) 予備費	50,000	0.2	—	—	50,000	—

備考：予算額及び決算額には、消費税が含まれている。

営業外費用中の支払利息及企業債諸費の財源に充てるため、資本費負担緩和債420,000千円を借り入れた。

(2) 資本的収支

ア 資本的収支の執行状況

資本的収入の執行率は100.1%となっている。これは主として、交通事業基金からの借入である他会計借入金が増したが、土地売却収入による財産収入が増したことによる。

資本的支出の執行率は98.8%となっている。これは主として、企業債償還金、高速鉄道建設費が増したことによる。

第 2 表 資本的収支の執行状況

(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	予 算 額		決 算 額		翌年度繰越 額に充て る額は翌 年度繰越 額を超過 する	予 算 額 に 比 べ の 不 用 額	執 行 率 (B/A × 100)
	金額(A)	構成比率	金額(B)	構成比率			
1 資本的収入	23,936,794	100.0	23,952,958	100.0	—	16,164	100.1
(1) 企業債	18,113,223	75.7	18,108,707	75.6	—	△ 4,516	100.0
(2) 出資金	702,000	2.9	684,000	2.9	—	△ 18,000	97.4
(3) 他会計借入金	328,000	1.4	193,000	0.8	—	△ 135,000	58.8
(4) 補助金	2,054,392	8.6	2,054,391	8.6	—	△ 1	100.0
(5) 財産収入	120,036	0.5	342,640	1.4	—	222,604	285.4
(6) 基金繰入金	2,387,902	10.0	2,347,423	9.8	—	△ 40,479	98.3
(7) 雑収入	231,241	1.0	222,797	0.9	—	△ 8,444	96.3
1 資本的支出	32,109,264	100.0	31,714,267	100.0	—	394,997	98.8
(1) 高速鉄道建設費	4,994,540	15.6	4,839,305	15.3	—	155,235	96.9
(2) 付帯事業建設費	70,000	0.2	53,740	0.2	—	16,260	76.8
(3) 企業債償還金	25,600,566	79.7	25,400,564	80.1	—	200,002	99.2
(4) 投資資金	810,464	2.5	810,442	2.6	—	22	100.0
(5) 保証金返還金	633,694	2.0	610,216	1.9	—	23,478	96.3

備考：予算額及び決算額には、消費税が含まれている。

第 3 表 主な建設改良事業

(単位 金額：百万円)

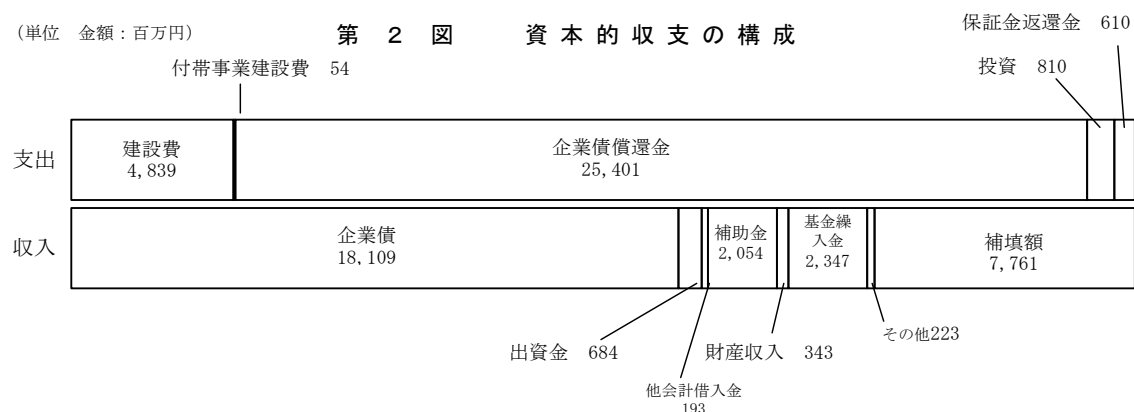
費 目	当年度事業費	主 な 事 業
高速鉄道建設費 建 物 費	249	板宿駅 幹線設備他改修工事 (36) , 名谷駅便所改修その他工事 (27) , 三宮駅駅務室改修工事 (19) , 西神中央駅駅務室改修工事 (12) 名谷駅駅務室改修工事 (12)
高速鉄道建設費 線 路 設 備 費	165	三宮摩耗防止区間 (東行) PCマクラギ更新工事 (45) , 高速鉄道名谷～西神中央間伸縮継目撤去工事 (18)
高速鉄道建設費 電 路 設 備 費	428	西神中央駅他ATC等改修 (非常停止) 工事 (18) , ATC地上設備更新工事 (湊川公園・新神戸) (360)
高速鉄道建設費 車 両 費	661	鉄道車両制御装置購入 (103) , 鉄道車両更新用ATC/ATO装置購入 (45) , 誘導無線装置本体更新 (41) , 西神・山手線 制御ATC/O装置更新に関わる艀装及び車体改修 (94) ,
高速鉄道建設費 機 械 装 置 費	1,918	名谷・妙法寺変電所統合化工事 (923) , IC対応駅務機器購入 (その2) (552) , 収入統計管理システムの構築 (99) , 動作教材運転訓練関連装置更新及びソフトウェア変更等の業務委託 (50)
高速鉄道建設費 工 具 器 具 備 品 費	4	作業用貨物自動車 (4)
付帯事業建設費	54	西神中央駅ビル屋上防水改修工事 (27) , 学園都市駅ビル 外壁補修・屋上防水工事 (16)

イ 資本的収支の構成

当年度の資本的収入の決算額は239億5,295万円である。これに対し、資本的支出の決算額は317億1,426万円で、不足する額77億6,130万円を消費税資本的収支調整額1億1,775万円で補てんしているが、なお不足する76億4,355万円を一時借入金で措置している。

(単位 金額：百万円)

第 2 図 資本的収支の構成



4 経営成績

(1) 当年度の損益状況（カッコ内の*付数字は、第4表の「対前年度増減理由の主なもの」に対応）

費用が収益を上回り、当年度経常損失は14億2,254万円であり、当年度純損失も同額である。当年度未処理欠損金は1,196億3,642万円となっている。

前年度と比べると、収益は減少したが、費用がそれ以上に減少した結果、純損益は改善した。

ア 収 益

営業収益の主なものは「運輸収入」で、収益の75.3%を占める。営業外収益の主なものは、特例債元金償還金及び企業債（特別分）利子等を負担区分に基づき一般会計から繰り入れる「他会計補助金」である。

前年度と比べると、営業収益は他会計負担金の増加（*1）等により増加したが、営業外収益は基金繰入金の減（*3）、他会計補助金の減（*2）等により減少した結果、収益は1億4,795万円減少している。

イ 費 用

営業費用の主なものは、線路設備等に係る「減価償却費」、損益勘定支弁職員に係る「人件費」である。営業外費用の主なものは、企業債等の「支払利息及企業債諸費」である。

前年度と比べると、電路保存費等の経費（*4）が増加しているが、人件費（*5）、減価償却費の減等により営業費用が減少したことに加え、支払利息及企業債諸費の減（*6）により、営業外費用も減少し、費用は16億8,134万円減少している。

第 4 表 損 益 状 況 の 比 較

(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	平成 20 年 度		平成19年度	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	対前年度増減理由の主なもの
	金 額	構成 比率	金 額			
収 益 (A)	22,638,600	100.0	22,786,553	△ 147,953	△ 0.6	
営 業 収 益	19,858,619	87.7	19,278,446	580,173	3.0	
運 輸 収 入	17,045,905	75.3	16,909,533	136,372	0.8	*1 敬老優待乗車制度の再構築に伴う一般会計負担金の増
他 会 計 負 担 金	565,788	2.5	185,538	380,250	*1 204.9	
運 輸 雑 収 入	1,022,121	4.5	968,660	53,461	5.5	
付 帯 事 業 収 入	1,224,806	5.4	1,214,714	10,092	0.8	
営 業 外 収 益	2,779,980	12.3	3,508,107	△ 728,127	△ 20.8	
受 取 利 息 及 配 当 金	1,264	0.0	2,007	△ 743	△ 37.0	
他 会 計 補 助 金	2,462,015	10.9	2,705,217	△ 243,202	*2 △ 9.0	*2 一般会計からの特例債元金償還補助金の減による。
県 補 助 金	224,000	1.0	224,000	0	0.0	
基 金 繰 入 金	56,000	0.2	501,000	△ 445,000	*3 △ 88.8	*3 基金運用益の減による繰入金の減
雑 収 入	36,701	0.2	75,883	△ 39,182	△ 51.6	
費 用 (B)	24,061,142	100.0	25,742,484	△ 1,681,342	△ 6.5	
営 業 費 用	18,788,275	78.1	18,934,425	△ 146,150	△ 0.8	
経 費	4,604,007	19.1	4,192,027	411,980	*4 9.8	*4 固定資産除却損，水道光熱費の増
線 路 保 存 費	325,297	1.4	338,562	△ 13,265	△ 3.9	
電 路 保 存 費	599,486	2.5	354,880	244,606	68.9	
車 両 保 存 費	729,815	3.0	743,672	△ 13,857	△ 1.9	
運 転 費	593,447	2.5	557,332	36,115	6.5	
運 輸 費	1,542,612	6.4	1,469,360	73,252	5.0	
運 輸 管 理 費	564,274	2.3	490,338	73,936	15.1	
一 般 管 理 費	249,076	1.0	237,883	11,193	4.7	
人 件 費	5,695,500	23.7	5,993,162	△ 297,662	*5 △ 5.0	*5 退職金などの減
減 価 償 却 費	8,488,767	35.3	8,749,236	△ 260,469	△ 3.0	
営 業 外 費 用	5,272,868	21.9	6,808,059	△ 1,535,191	△ 22.5	*6 企業債の借換・償還が進んだことに伴い，支払利息が減少したことによる。
支 払 利 息 及 企 業 債 諸 費	5,222,374	21.7	6,277,453	△ 1,055,079	*6 △ 16.8	
他 会 計 繰 出 金	28,000	0.1	500,000	△ 472,000	△ 94.4	
雑 支 出	22,494	0.1	30,607	△ 8,113	△ 26.5	
経 常 損 益 (C=A-B)	△ 1,422,543	-	△ 2,955,931	1,533,388	-	
特 別 利 益 (D)	-	-	-	-	-	
当 年 度 純 損 益 (E=C+D)	△ 1,422,543	-	△ 2,955,931	1,533,388	-	
前 年 度 繰 越 利 益 剰 余 金 (△ 繰 越 欠 損 金) (F)	△ 118,213,878	-	△ 115,257,947	△ 2,955,931	-	
当 年 度 未 処 分 利 益 剰 余 金 (△ 未 処 理 欠 損 金) (E+F)	△ 119,636,421	-	△ 118,213,878	△ 1,422,543	-	

(2) 線別の損益状況

ア 西神・山手線

乗車料収入の増により営業収益は増加したが，企業債元利償還金に係る一般会計補助金等の営業外収益の減により収益全体としては減少している。費用は人件費，減価償却費は減少したが，経費の増加により営業費用は増加した。しかしながら，企業債等利息の減により営業外費用が大幅に減少し，費用全体としては減少した。営業収益の増が営業費用の増を上回ったため営業利益は増加，経常利益は大幅に増加している。

イ 海岸線

乗車料収入が増加する一方、減価償却費の減により、営業費用が減少し、営業損益、経常損益共に改善しているものの、依然として減価償却費を上回る営業損失を計上するなど多額の損失を計上している。

第 5 表 線 別 損 益 状 況

(単位 金額：千円，比率：%)

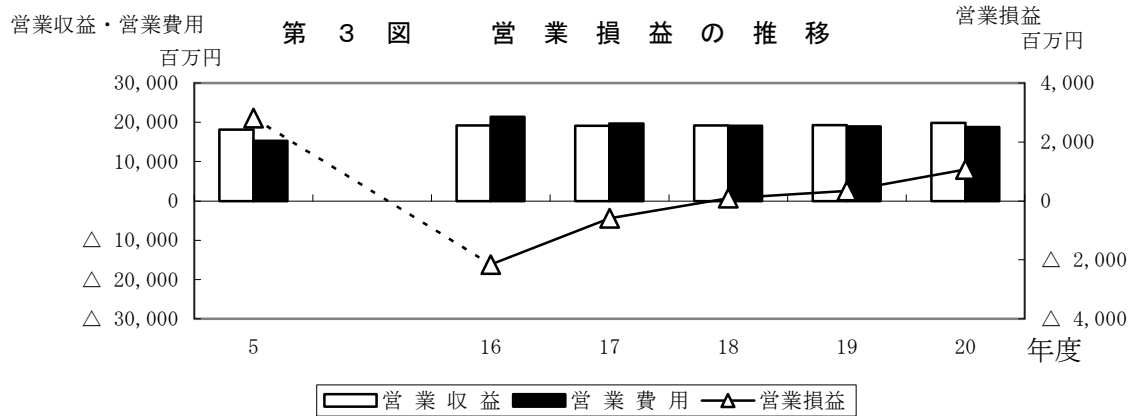
項 目	平成 20 年 度		平成19年度	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率		
	金 額	構 成 比 率	金 額				
西 神 ・ 山 手 線	収 益 (A)		19,793,987	100.0	20,113,470	△ 319,483	△ 1.6
	営 業 収 益 (a)		18,070,493	91.3	17,706,437	364,056	2.1
	乗 車 料 収 入		15,988,910	80.8	15,676,907	312,003	2.0
	そ の 他		2,081,583	10.5	2,029,530	52,053	2.6
	営 業 外 収 益		1,723,494	8.7	2,407,033	△ 683,539	△ 28.4
	費 用 (B)		14,723,017	100.0	16,221,986	△ 1,498,969	△ 9.2
	営 業 費 用 (b)		12,291,226	83.5	12,276,264	14,962	0.1
	人 件 費		4,628,408	31.4	4,881,957	△ 253,549	△ 5.2
	経 費		3,293,215	22.4	2,931,752	361,463	12.3
	減 価 償 却 費		4,369,603	29.7	4,462,555	△ 92,952	△ 2.1
	営 業 外 費 用		2,431,790	16.5	3,945,722	△ 1,513,932	△ 38.4
	営 業 損 益 (a-b)		5,779,267	—	5,430,173	349,094	6.4
	経 常 損 益 (A-B)		5,070,970	—	3,891,484	1,179,486	30.3
海 岸 線	収 益 (A)		2,844,612	100.0	2,673,083	171,529	6.4
	営 業 収 益 (a)		1,788,126	62.9	1,572,009	216,117	13.7
	乗 車 料 収 入		1,622,782	57.0	1,418,165	204,617	14.4
	そ の 他		165,344	5.8	153,844	11,500	7.5
	営 業 外 収 益		1,056,486	37.1	1,101,074	△ 44,588	△ 4.0
	費 用 (B)		9,338,125	100.0	9,520,498	△ 182,373	△ 1.9
	営 業 費 用 (b)		6,497,048	69.6	6,658,161	△ 161,113	△ 2.4
	人 件 費		1,067,092	11.4	1,111,205	△ 44,113	△ 4.0
	経 費		1,310,792	14.0	1,260,275	50,517	4.0
	減 価 償 却 費		4,119,164	44.1	4,286,681	△ 167,517	△ 3.9
	営 業 外 費 用		2,841,077	30.4	2,862,337	△ 21,260	△ 0.7
	営 業 損 益 (a-b)		△ 4,708,922	—	△ 5,086,152	377,230	7.4
	経 常 損 益 (A-B)		△ 6,493,513	—	△ 6,847,415	353,902	5.2

備考 1 営業収益の「乗車料収入」は、運輸収入及び他会計負担金である。
 2 営業収益の「その他」は、運輸雑収入及び付帯事業収入である。
 3 収益・費用の線別区分については、営業キロ程等により按分したものが含まれている。

(3) 損益状況の推移

ア 営業損益の推移

本業の収支を表す営業損益では、海岸線開業後の平成 13 年度以降、費用が収益を上回り、営業損失を計上してきた。しかし、経営改革プラン《レボリューション 2004》に基づく人件費及び経費の削減効果、海岸線の減価償却費の減少等により 18 年度以降営業利益を計上し、当年度も 20 年度 10 月から実施された敬老優待乗車制度の再構築に伴う収益の増等により営業利益額を伸ばしている。

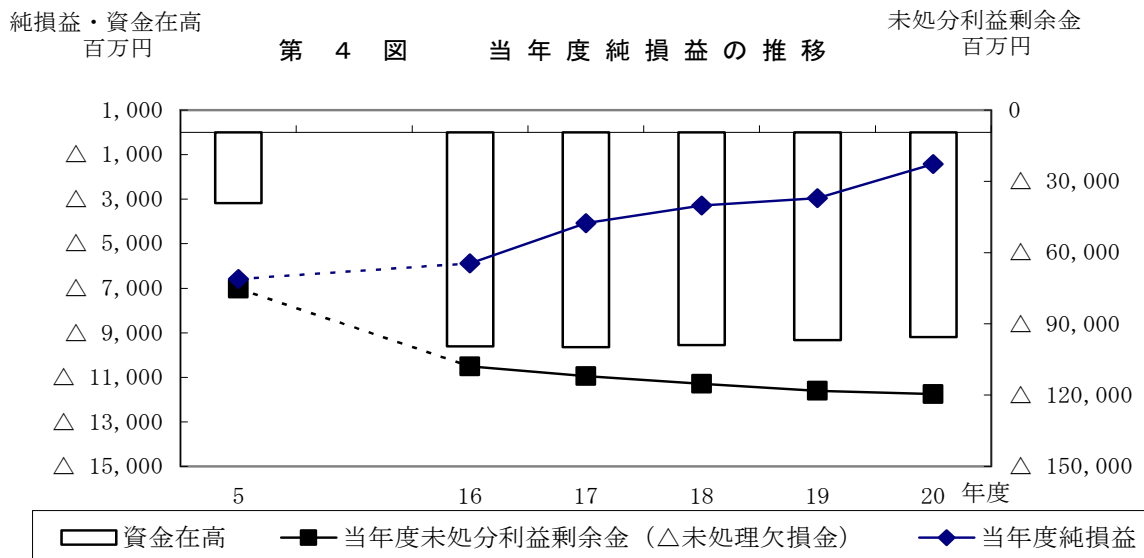


(単位 金額：百万円)

年 度	5	16	17	18	19	20
営業収益	18,129	19,211	19,099	19,214	19,278	19,859
営業費用	15,315	21,376	19,685	19,127	18,934	18,788
営業損益	2,814	△ 2,165	△ 586	87	344	1,070

イ 当年度純損益の推移

上記の営業損益に営業外損益，特別損益（当年度は0）を加えた当年度純損益は，大きな割合を占める資本費（減価償却費及び支払利息）負担が減少傾向にあるため改善傾向にあるが，なお純損失を計上しており，その累積結果を表す当年度未処理欠損金は増加し続けている。



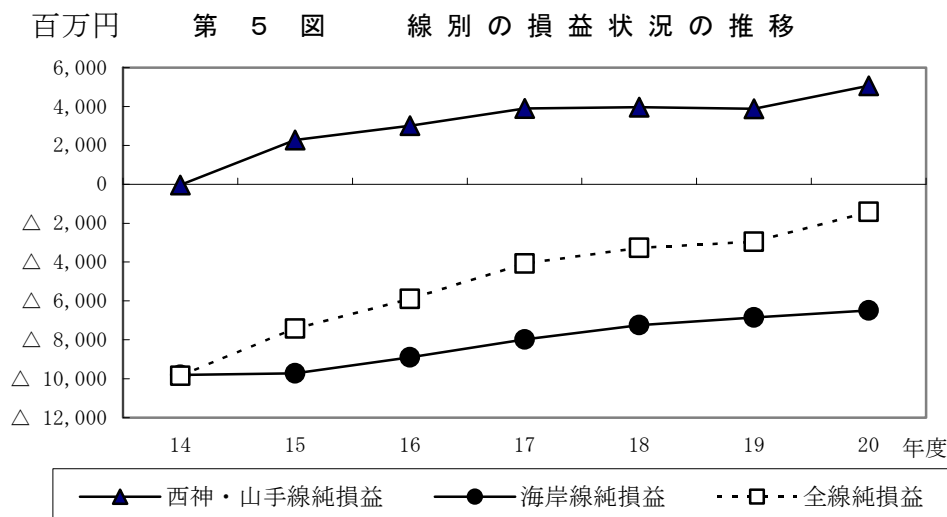
(単位 金額：百万円)

年 度	5	16	17	18	19	20
当年度純損益	△ 6,585	△ 5,891	△ 4,081	△ 3,278	△ 2,956	△ 1,423
当年度未処分利益剰余金 (△未処理欠損金)	△ 75,213	△ 107,899	△ 111,980	△ 115,258	△ 118,214	△ 119,636
資金在高	△ 3,180	△ 9,602	△ 9,654	△ 9,552	△ 9,338	△ 9,192

備考：資金在高＝流動資産－流動負債

(4) 線別の損益状況の推移

両路線ともに、費用の減少により純損益は改善傾向にあるが、海岸線はなお多額の純損失を計上している。西神・山手線はここ3年間横ばいであったが、当年度純利益を大きく伸ばした。



(単位 金額：百万円)

年 度	14	15	16	17	18	19	20
全 線 純 損 益	△ 9,843	△ 7,430	△ 5,891	△ 4,081	△ 3,278	△ 2,956	△ 1,423
西 神 ・ 山 手 線 純 損 益	△ 42	2,283	3,008	3,905	3,960	3,891	5,071
海 岸 線 純 損 益	△ 9,801	△ 9,713	△ 8,899	△ 7,986	△ 7,238	△ 6,847	△ 6,494

(5) 経営の効率性

走行1車1キロ当たりの「営業収益」と「営業費用」により、経営の効率性を見ると、西神・山手線では、ここ1,2年は減価償却費等の増により営業利益が減少していたが、当年度は乗車料収入の増、人件費の減により営業利益は17年度の水準に戻した。

海岸線では、平成18年度以降の乗車料収入増や減価償却費の大幅な減少により、営業損益は改善を続けているが、依然として営業損失を計上している。

全線では、運転キロ数において西神・山手線の比率が大きいですが、営業損益においては海岸線の改善の影響も大きく受け、当年度は営業利益も大きく改善している。

第 6 表 高速鉄道事業走行 1 車 1 キロあたりの営業収益と営業費用

項 目		平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
全 線	営 業 収 益 (円 / k m)	1,009.07	1,003.19	1,001.30	990.21	1,021.12
	内 乗車料収入 (*1) (円 / k m)	898.07	889.78	889.21	878.06	905.58
	内 その他 (*2) (円 / k m)	111.00	113.41	112.09	112.15	115.54
	営 業 費 用 (円 / k m)	1,122.77	1,033.97	996.77	972.54	966.08
	内 人 件 費 (円 / k m)	347.13	307.16	304.56	307.83	292.86
	内 経 費 (円 / k m)	237.64	216.04	216.00	215.32	236.73
	内 減 価 償 却 費 (円 / k m)	538.00	510.77	476.21	449.39	436.49
	営 業 損 益 (円 / k m)	△ 113.70	△ 30.78	4.53	17.67	55.04
	人件費 / 営業収益 × 100 (%)	34.4	30.6	30.4	31.1	28.7
	西 神 ・ 山 手 線	営 業 収 益 (円 / k m)	1,080.04	1,074.92	1,068.13	1,052.94
内 乗車料収入 (*1) (円 / k m)		960.96	952.16	947.50	932.25	952.56
内 その他 (*2) (円 / k m)		119.07	122.76	120.62	120.69	124.01
営 業 費 用 (円 / k m)		766.34	726.25	729.49	730.03	732.27
内 人 件 費 (円 / k m)		302.47	288.36	289.15	290.31	275.74
内 経 費 (円 / k m)		192.19	178.40	177.00	174.34	196.20
内 減 価 償 却 費 (円 / k m)		271.69	259.49	263.34	265.37	260.32
営 業 損 益 (円 / k m)		313.69	348.67	338.64	322.91	344.31
人件費 / 営業収益 × 100 (%)		28.0	26.8	27.1	27.6	25.6
海 岸 線		営 業 収 益 (円 / k m)	569.01	558.39	582.78	592.58
	内 乗車料収入 (*1) (円 / k m)	508.07	502.99	524.15	534.59	609.43
	内 その他 (*2) (円 / k m)	60.94	55.40	58.63	57.99	62.09
	営 業 費 用 (円 / k m)	3,332.86	2,942.22	2,670.66	2,509.83	2,439.95
	内 人 件 費 (円 / k m)	624.05	423.76	401.07	418.88	400.74
	内 経 費 (円 / k m)	519.46	449.46	460.24	475.07	492.26
	内 減 価 償 却 費 (円 / k m)	2,189.36	2,069.00	1,809.35	1,615.89	1,546.94
	営 業 損 益 (円 / k m)	△ 2,763.85	△ 2,383.83	△ 2,087.88	△ 1,917.25	△ 1,768.42
	人件費 / 営業収益 × 100 (%)	109.7	75.9	68.8	70.7	59.7

*1 営業収益の「乗車料収入」は、運輸収入及び他会計負担金である。

*2 営業収益の「その他」は、運輸雑収入及び付帯事業収入である。

*3 収益・費用の線別区分については、営業キロ程等により按分したものが含まれている。

5 財 政 状 態

(1) 貸借対照表 (カッコ内の*付数字は、第 7 表の「対前年度増減理由の主なもの」に対応)

資金の運用形態を示す「資産」の総額は 3,136 億 4,981 万円で、そのうち「運送施設固定資産」及び「付帯事業固定資産」の有形固定資産が 97.3%を占めている。一方、資金の調達源泉を示す「負債及び資本」では、借入資本金に属する企業債で 54.0%、自己資本金に属する他会計出資金で 25.7%を占めている。

第 7 表 高速鉄道事業会計比較貸借対照表

(単位 金額:千円, 比率:%)

科 目	平成20年度末		平成19年度末		対前年度増減 (A-B)	対前年度 増 減 率	対前年度増減理由の 主なもの
	金 額 (A)	構 成 比率	金 額 (B)	構 成 比率			
資 産	313,649,818	100.0	319,372,851		△ 5,723,033	△ 1.8	
I 固 定 資 産	311,356,286	99.3	317,377,281		△ 6,020,995	△ 1.9	
1 運 送 施 設 固 定 資 産	301,350,501	96.1	304,609,427		△ 3,258,926	△ 1.1	*1 減価償却による減
(1) 有 形 固 定 資 産	300,940,358	95.9	304,194,535		△ 3,254,177	△ 1.1	(△37億2,869万円),
ア 土 建 地 物	12,145,199	3.9	11,177,083		968,116	8.7	マクラギ交換等による増(1億1,686万円)
イ 線 路 設 備	39,090,465	12.5	40,077,789		△ 987,324	△ 2.5	
ウ 電 路 設 備	207,696,031	66.2	211,310,381		△ 3,614,350	*1 △ 1.7	
エ 電 路 設 備	17,346,777	5.5	17,596,602		△ 249,825	△ 1.4	*2 減価償却等による
オ そ の 他 構 築 物	688,664	0.2	724,684		△ 36,020	△ 5.0	減(△15億8,157万円),
カ 車 両	6,255,997	2.0	6,616,726		△ 360,729	△ 5.5	名谷変電所機械
キ 機 械 装 置	17,607,806	5.6	16,567,972		1,039,834	*2 △ 6.3	更新等による増(26億2,140万円)
ク 工 具 器 具 備 品	109,419	0.0	123,299		△ 13,880	△ 11.3	
(2) 無 形 固 定 資 産	410,143	0.1	414,892		△ 4,749	△ 1.1	
ア 電 気 給 電 施 設 利 用 権	196,761	0.1	200,962		△ 4,201	△ 2.1	
イ 電 話 施 設 利 用 権	6,178	0.0	6,178		0	0.0	
ウ 地 上 権	206,652	0.1	207,163		△ 511	△ 0.2	
エ ソ フ ト ウ ェ ア	552	0.0	589		△ 37	△ 6.3	
2 付 帯 事 業 固 定 資 産	4,476,043	1.4	4,683,180		△ 207,137	△ 4.4	
(1) 有 形 固 定 資 産	4,476,043	1.4	4,683,180		△ 207,137	△ 4.4	
3 運 送 施 設 建 設 仮 勘 定	772,895	0.2	1,735,565		△ 962,670	△ 55.5	
4 付 帯 事 業 建 設 仮 勘 定	719	0.0	-		719	皆増	
5 投 資 有 価 証 券	4,756,128	1.5	6,349,109		△ 1,592,981	△ 25.1	*3 地方公営企業等金融機構への出資
(1) 投 資 有 価 証 券	51,600	0.0	51,600		0	0.0	
(2) 出 資	47,000	0.0	-		47,000	*3 皆増	
(3) 基 金	4,099,860	1.3	6,297,509		△ 2,197,649	*4 △ 34.9	*4 基金の造成による増(2億577万円)。取崩による減(△24億342万円)。
(4) 他 会 計 繰 出 金	557,668	0.2	-		557,668	皆増	
II 流 動 資 産	2,293,532	0.7	1,995,570		297,962	14.9	
1 現 金 預 金	701,545	0.2	1,001,924		△ 300,379	△ 30.0	
2 未 収 金	1,499,132	0.5	892,235		606,897	68.0	
3 貯 蔵 品	91,227	0.0	83,945		7,282	8.7	
4 そ の 他 流 動 資 産	1,628	0.0	17,467		△ 15,839	△ 90.7	
負 債 及 び 資 本	313,649,818	100.0	319,372,851		△ 5,723,033	△ 1.8	
負 債	59,691,734	19.0	56,370,621		3,321,113	5.9	
I 固 定 負 債	48,206,217	15.4	45,036,976		3,169,241	7.0	
1 企 業 債	44,625,080	14.2	40,995,398		3,629,682	8.9	
(1) 特 例 債	5,398,000	1.7	6,373,786		△ 975,786	△ 15.3	
(2) 資 本 費 負 担 緩 和 債	27,356,658	8.7	27,450,024		△ 93,366	*5 △ 0.3	*5 資本費負担緩和債の発行による増(4億2,000万円), 償還による減(△5億1,337万円)
(3) 災 害 復 旧 事 業 債	25,422	0.0	28,588		△ 3,166	△ 11.1	
(4) 資 本 費 平 準 化 債	11,845,000	3.8	7,143,000		4,702,000	*5 65.8	
2 そ の 他 固 定 負 債	3,581,137	1.1	4,041,578		△ 460,441	△ 11.4	
II 流 動 負 債	11,485,517	3.7	11,333,645		151,872	1.3	
1 一 時 借 入 金	6,250,000	2.0	5,900,000		350,000	5.9	*5 資本費平準化債の発行による増(47億200万円)
2 未 払 金	3,797,243	1.2	4,122,260		△ 325,017	△ 7.9	
3 前 受 金	1,228,076	0.4	1,075,922		152,154	14.1	
4 預 り 金	209,255	0.1	227,607		△ 18,352	△ 8.1	
5 そ の 他 流 動 負 債	943	0.0	7,855		△ 6,912	△ 88.0	
資 本	253,958,083	81.0	263,002,230		△ 9,044,147	△ 3.4	
I 資 本	254,611,891	81.2	264,236,430		△ 9,624,539	△ 3.6	
1 自 己 資 本	80,810,900	25.8	80,126,900		684,000	0.9	
(1) 自 己 資 本	145,900	0.0	145,900		0	0.0	
(2) 他 会 計 出 資 金	80,665,000	25.7	79,981,000		684,000	0.9	
2 借 入 資 本	173,800,991	55.4	184,109,530		△ 10,308,539	△ 5.6	*6 企業債の発行による増(130億8,271万円), 償還による減(△226億7,440万円)
(1) 企 業 債	169,450,017	54.0	178,407,709		△ 8,957,692	*6 △ 5.0	
(2) 企 業 債 前 借 金	-	0.0	634,000		△ 634,000	*6 皆減	
(3) 高 資 本 費 対 策 借 換 債	3,973,974	1.3	4,930,821		△ 956,847	△ 19.4	
(4) 他 会 計 借 入 金	330,000	0.1	137,000		193,000	140.9	
(5) 金 融 機 構 出 資 金	47,000	0.0	-		47,000	皆増	
II 剰 余 金	△ 653,808	△ 0.2	△ 1,234,200		580,392	47.0	
1 資 本 剰 余 金	118,982,613	37.9	116,979,678		2,002,935	1.7	
(1) 受 贈 財 産 評 価 額	1,249,065	0.4	1,248,114		951	0.1	
(2) 建 設 受 入 寄 付 金	7,486,026	2.4	7,485,097		929	0.0	
(3) 建 設 補 助 金	75,286,267	24.0	75,270,130		16,137	0.0	
(4) 他 会 計 借 入 金	23,508,064	7.5	23,479,404		28,660	0.1	
(5) 他 会 計 補 助 金	11,283,300	3.6	9,327,041		1,956,259	*7 21.0	*7 企業債(特別分)元金補助金等
(6) そ の 他 資 本 剰 余 金	169,892	0.1	169,892		0	0.0	
2 欠 損 (うち当年度純損益)	△ 119,636,421	△ 38.1	△ 118,213,878		△ 1,422,543	△ 1.2	
	(△1,422,543)	-	(△2,955,931)		(1,533,388)	(51.9)	

備考：1 有形固定資産の減価償却累計額は、189,347,533千円である。

2 特定収入による資本金の支出に係る控除対象外消費税は、資本金等と相殺している。

ア 資 産

資産の99.3%が固定資産で、そのうち有形固定資産が大半を占めている。

固定資産のうち有形固定資産(運送施設固定資産)の主なものは、マクラギなどの「線路設備」、駅舎などの「建物」である。また、投資は交通事業基金である「基金」が主なものである。流動資産の主なものは「未収金」である。

前年度に比べると、機械装置(*2)が増加しているが、線路設備(*1)、基金(*4)の減等により、資産総額は減少している。

イ 負債及び資本

負債及び資本のうち、資本が81.0%である。

固定負債は「企業債」、流動負債は「一時借入金」、「未払金」が主なものである。資本金の主なものは、「借入資本金」の企業債である。剰余金のうち資本剰余金の主なものは「建設補助金」、「他会計繰入金」である。

前年度に比べると、固定負債の企業債(*5)の増等により負債は増加している。他会計補助金(*7)の増等により剰余金は増加したが、これを上回る借入資本金の企業債(*6)の減等により、資本は減少している。

6 その他

(1) 一般会計からの補助金

一般会計からの補助金は、その性質上地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが適当でない経費などについて、地方公営企業法第17条の2第1項等の規定により一般会計が負担するもので、当年度は収益的収入（税込、特別利益を除く）の10.4%、資本的収入の11.5%に相当する補助金を受け入れている。

特例債元金償還金補助金が減少、企業債（特別分）元金償還金補助金等が増加している。

第 8 表 一 般 会 計 か ら の 補 助 金

(単位 金額：百万円)

項 目	平成20年度 補助金額	平成19年度 補助金額	対前年度 増減額	説 明	収入科目	根拠規定 (地方公営企業法)
1 特例債利子補助金	69	78	△ 9	特例債利子のうち利率1.2%相当額を補助	収益的収入 (営業外収益)	17条の3 (*1)
2 基礎年金拠出金に係る公的負担補助金	89	83	6	地方公営企業職員基礎年金拠出金に係る公的負担		
3 児童手当繰入金	18	20	△ 2	児童手当のうち3歳以上を対象とした特例給付分（平成19年度から3歳未満の児童手当の3/10を追加）		
4 補正予算債利子補助金	32	33	△ 1	平成5年度及び9年度発行補正予算債の利子全額を補助		
5 企業債（特別分）利子補助金	1,001	1,042	△ 41	海岸線地方単独区間に係る企業債（特別分）利子の2/3を補助		
6 特例債元金償還金補助	1,253	1,449	△ 196	特例債元金償還金全額を補助		
7 地下鉄等防災・安全対策事業補助金	16	25	△ 9	既存線の防災対策・安全対策の向上のために行う工事費の28%相当額を補助	資本的収入	18条 1項
8 補正予算債元金償還金補助金	64	63	1	平成5年度及び9年度発行補正予算債の元金償還金全額を補助		
9 企業債（特別分）元金償還金補助金	1,975	1,934	41	海岸線地方単独区間に係る企業債（特別分）元金償還金の2/3を補助		
10 バリアフリー対策改良工事補助金	8	8	-	障害者・高齢者等の移動円滑化のために行う工事に対する補助		
11 高速鉄道建設改良のための出資金	684	600	84	高速鉄道建設改良に係る出資金		
合 計	5,208	5,334	△ 126			

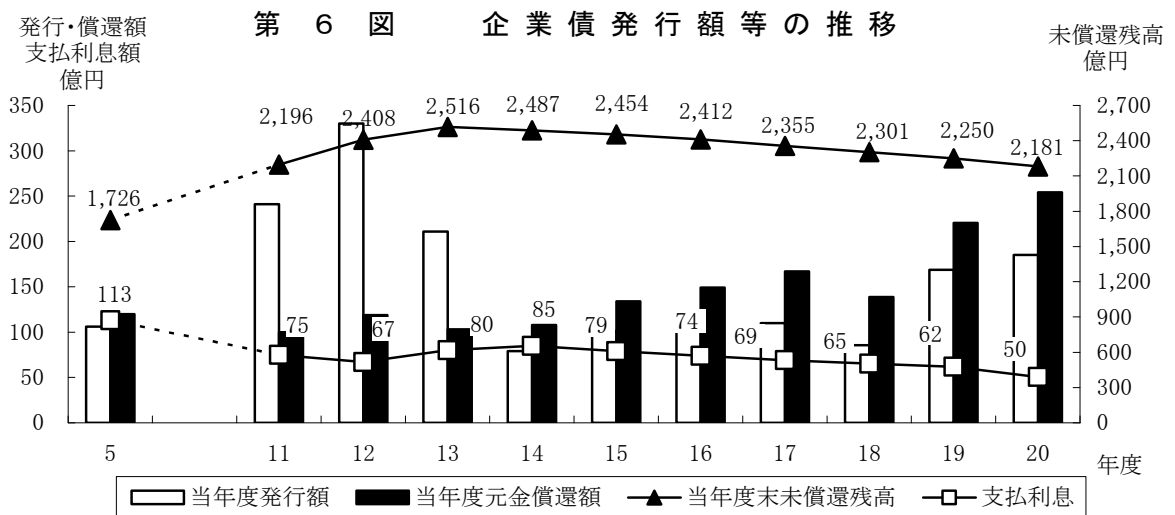
*1 災害の復旧その他特別の理由による必要がある場合に補助される経費

(2) 企業債

企業債の発行・償還状況を見ると、海岸線開業の平成13年度までは発行額が償還額を大きく上回っていたが、平成14年度以降は償還額が発行額を上回り、それに伴って未償還残高も減少している。

当年度は資本費平準化債の発行額が増加した。

未償還残高の減少に加え、近年の低金利政策のもとで低利率の企業債の比率が高くなってきたこと、前年度より認められた公的資金補償金免除繰上償還制度（高金利の地方債の借換、年利5%以上、3カ年の特例措置）が認められたことから、企業債支払利息についても減少傾向にある。



(単位 金額: 億円)

年 度	5	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
当年度発行額	106	241	330	211	79	101	107	110	85	169	185
当年度元金償還額	120	100	119	103	108	134	149	167	139	221	254
当年度末未償還残高	1,726	2,196	2,408	2,516	2,487	2,454	2,412	2,355	2,301	2,250	2,181
支 払 利 息	113	75	67	80	85	79	74	69	65	62	50

第 9 表 企業債の内容

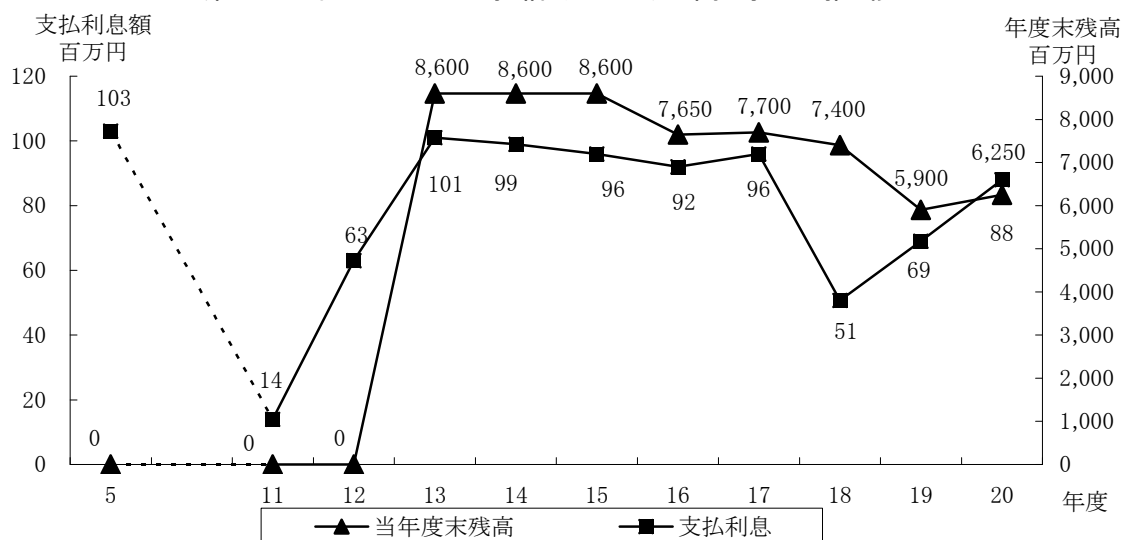
(単位 金額: 百万円)

費 目	当年度発行額	内 容
企 業 債	13,083	建設改良に係る企業債
特 例 債	277	昭和58年から平成2年度までに発行した建設債の利息相当額を対象とするもの
資本費負担緩和債	420	資金不足のある地下鉄事業について資本費負担を長期にわたって平準化し、資金不足の緩和を図るためのもの
資本費平準化債	4,702	建設債の企業債償還期間（約30年）と地下鉄施設の減価償却期間（平均約50年）が異なっていることから、元金償還額と減価償却費との差により構造的に生じる資金不足を解消するためのもの
金融機構出資債	47	地方公営企業等金融機構への出資するためのもの

(3) 一時借入金

一時借入金の年度末残高の状況を見ると、海岸線が開業した平成13年度の年度末残高86億円をピークに減少していたが、当年度末残高は前年度に比べ、3億5,000万円の増となっている。また、年度中の一時借入額が増加したため、支払利息も増加している。

第7図 一時借入金残高等の推移



(単位 金額:百万円)

年 度	5	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
当年度末残高	0	0	0	8,600	8,600	8,600	7,650	7,700	7,400	5,900	6,250
支 払 利 息	103	14	63	101	99	96	92	96	51	69	88

《決算審査資料》

別表 1 業務量の比較

(単位 比率：%)

項 目	平成 20 年 度			平成 19 年 度			
	実 数	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	実 数	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	
営 業 キ ロ 程 (km)	30.6	0.0	0.0	30.6	0.0	0.0	
西 神 ・ 山 手 線	22.7	0.0	0.0	22.7	0.0	0.0	
海 岸 線	7.9	0.0	0.0	7.9	0.0	0.0	
在 籍 車 両 数 (両)	208	0	0.0	208	0	0.0	
西 神 ・ 山 手 線	168	0	0.0	168	0	0.0	
海 岸 線	40	0	0.0	40	0	0.0	
年 間 延	運 転 車 両 数 (両)	61,158	108	0.2	61,050	△ 2,848	△ 4.5
	西 神 ・ 山 手 線	49,974	48	0.1	49,926	△ 2,772	△ 5.3
	海 岸 線	11,184	60	0.5	11,124	△ 76	△ 0.7
	運 転 走 行 キ ロ (km)	19,447,967	△ 21,085	△ 0.1	19,469,052	279,950	1.5
	西 神 ・ 山 手 線	16,785,184	△ 31,036	△ 0.2	16,816,220	269,287	1.6
	海 岸 線	2,662,783	9,951	0.4	2,652,832	10,663	0.4
	乗 車 人 員 (人)	112,948,300	396,518	0.4	112,551,782	684,685	0.6
	西 神 ・ 山 手 線	97,742,141	△ 73,898	△ 0.1	97,816,039	612,274	0.6
	定 期	50,203,737	216,300	0.4	49,987,437	△ 204,678	△ 0.4
	定 期 外	47,538,404	△ 290,198	△ 0.6	47,828,602	816,952	1.7
	海 岸 線	15,206,159	470,416	3.2	14,735,743	72,411	0.5
	定 期	7,036,784	367,963	5.5	6,668,821	△ 29,619	△ 0.4
	定 期 外	8,169,375	102,453	1.3	8,066,922	102,030	1.3
	乗 車 料 収 入 (千円)	17,611,692	516,620	3.0	17,095,072	31,925	0.2
	西 神 ・ 山 手 線	15,988,910	312,003	2.0	15,676,907	△ 1,344	0.0
	定 期	7,033,718	38,254	0.5	6,995,464	△ 29,615	△ 0.4
定 期 外	8,955,192	273,749	3.2	8,681,443	28,271	0.3	
海 岸 線	1,622,782	204,617	14.4	1,418,165	33,268	2.4	
定 期	532,263	42,244	8.6	490,019	6,527	1.3	
定 期 外	1,090,519	162,373	17.5	928,146	26,741	3.0	
一 日 平 均	運 転 車 両 数 (両)	168	1	0.6	167	△ 8	△ 4.6
	西 神 ・ 山 手 線	137	0	0.0	137	△ 7	△ 4.9
	海 岸 線	31	1	3.3	30	△ 1	△ 3.2
	運 転 走 行 キ ロ (km)	53,282	88	0.2	53,194	621	1.2
	西 神 ・ 山 手 線	45,987	41	0.1	45,946	612	1.3
	海 岸 線	7,295	47	0.6	7,248	9	0.1
	乗 車 人 員 (人)	309,447	1,928	0.6	307,519	1,033	0.3
	西 神 ・ 山 手 線	267,787	530	0.2	267,257	945	0.4
	海 岸 線	41,660	1,398	3.5	40,262	88	0.2
	乗 車 料 収 入 (千円)	48,251	1,543	3.3	46,708	△ 40	△ 0.1
西 神 ・ 山 手 線	43,805	972	2.3	42,833	△ 121	△ 0.3	
海 岸 線	4,446	571	14.7	3,875	81	2.1	
1 キロ平均通過人員 (人)	88,005	△ 11	0.0	88,016	186	0.2	
営 業 日 数 (日)	365	△ 1	△ 0.3	366	1	0.3	
職 員 数 (人)	604	△ 1	△ 0.2	605	6	1.0	
損 益 勘 定 支 弁 職 員	591	△ 1	△ 0.2	592	6	1.0	
資 本 勘 定 支 弁 職 員	13	0	0.0	13	0	0.0	

備考：1 営業キロ程、在籍車両数及び職員数は、年度末現在の数値である。

2 運転走行キロは、客車の延走行距離である。

3 乗車人員及び乗車料収入には、福祉対策分を含む。なお、乗車人員には、両線乗継人員を含む。

4 1キロ平均通過人員＝1日当たり延人キロ÷営業キロ程

別表2 キャッシュ・フローの推移

(単位 金額：千円)

項目	平成20年度	平成19年度	平成18年度	平成17年度
I 営業活動によるキャッシュ・フロー	6,517,172	5,951,534	5,733,041	4,713,234
当年度純利益（△純損失）	△ 1,422,543	△ 2,955,931	△ 3,277,955	△ 4,081,098
基金繰入金（営業外収益）	△ 56,000	△ 501,000	△ 500,000	△ 548,000
減価償却費	8,488,767	8,749,236	9,138,073	9,724,077
固定資産除却損	303,415	34,095	50,392	88,399
未収金の増減	△ 606,897	△ 137,930	10,117	△ 34,700
貯蔵品の増減	△ 7,282	10,017	23,434	△ 17,083
その他の流動資産の増減	15,839	△ 6,380	750	△ 839
未払金の増減	△ 325,017	731,434	175,410	△ 412,645
前受金の増減	152,153	15,976	60,519	△ 92,736
預り金の増減	△ 18,352	5,621	50,842	87,859
その他の流動負債の増減	△ 6,912	6,395	1,460	-
II 投資活動によるキャッシュ・フロー	△ 2,957,424	△ 2,134,059	△ 1,759,615	△ 1,020,377
高速鉄道建設費	△ 4,839,305	△ 3,270,788	△ 2,726,984	△ 2,108,775
付帯事業建設費	△ 53,740	△ 114,894	△ 105,780	△ 87,270
投資	△ 810,442	△ 514,345	△ 2,875,938	△ 628,565
他会計繰出金	-	△ 32,800,000	-	-
財産収入	342,640	502,180	2,850,188	647,648
基金繰入金（資本的収入）	2,347,423	33,562,787	598,899	608,583
基金繰入金（営業外収益）	56,000	501,000	500,000	548,000
III 財務活動によるキャッシュ・フロー	△ 3,860,127	△ 4,478,654	△ 3,848,160	△ 4,165,697
一時借入金の増減	350,000	△ 1,500,000	△ 300,000	50,000
企業債収入	18,528,707	16,879,321	8,544,000	11,001,000
出資金収入	684,000	600,000	457,000	372,000
他会計借入金	193,000	137,000	-	-
補助金収入	2,054,391	2,029,198	1,745,520	1,668,782
雑収入	222,797	68,620	148,948	48,299
企業債償還金	△ 25,400,564	△ 22,051,568	△ 13,886,536	△ 16,724,859
保証金返還金	△ 610,216	△ 647,787	△ 598,899	△ 608,583
消費税資本的収支調整額	117,758	6,562	41,807	27,665
IV 当期現金預金増減額	△ 300,379	△ 661,179	125,265	△ 472,840
V 現金預金期首残高	1,001,924	1,663,103	1,537,838	2,010,678
VI 現金預金期末残高	701,545	1,001,924	1,663,103	1,537,838

備考：1 本表は間接法により作成している。

2 項目は、原則として損益計算書、貸借対照表及び決算報告書の科目によっている。

雑収入については、その主たる内容によっている。

3 未収金の増減、貯蔵品の増減、その他の流動資産の増減の数値がプラスの場合はそれぞれの資産の減少を、マイナスの場合は資産の増加を表す。