

令和 2 年 12 月 18 日

財 政 援 助 団 体 等 監 査 結 果 報 告

〔神 戸 高 速 鉄 道 株 式 会 社〕

神戸市監査委員	細	川	明	子
同	藤	原	武	光
同	山	本	嘉	彦
同	沖	久	正	留

地方自治法第 199 条第 7 項の規定に基づき実施した令和 2 年度財政援助団体等監査について、同条第 9 項の規定によりその結果に関する報告を次のとおり決定した。

1 監 査 の 対 象

神戸高速鉄道株式会社（以下「会社」という。）における出納その他の事務（神戸市からの財政援助に係る出納その他の事務を含む。）で、主として令和元年度執行の事務

2 監 査 の 期 間

令和 2 年 8 月 24 日～令和 2 年 12 月 18 日

3 監 査 の 方 法

監査は、出納その他の事務が法令等に基づき適正に行われているかについて、関係書類の調査とともに、関係職員に対する質問等の方法により実施した。

4 団 体 の 概 要

(1) 設立の趣旨

会社は、神戸市内を起、終点とする阪神電気鉄道株式会社（以下「阪神電鉄」という。）、阪急電鉄株式会社（以下「阪急電鉄」という。）、山陽電気鉄道株式会社（以下「山陽電鉄」という。）、神戸電鉄株式会社（以下「神戸電鉄」という。）の 4 電鉄（以下「4 電鉄」という。）を結び、相互直通運転を行い、市内の交通の不便を解消し高速化するとともに、京阪神と播州工業地帯及び西北神地区間の輸送力を増強することによって、各地域と産業の発展に寄与することを目的として、

昭和 33 年 10 月に神戸市と民間との共同出資による株式会社（第 3 セクター）方式で設立され、地方鉄道法に基づき昭和 43 年 4 月に営業を開始した。

当初の運営体制は、営業路線が短いため、4 電鉄より車両と乗務員を借りて旅客輸送を行い、施設の保守管理や駅業務は自社で従業員の雇用を行う方式をとっていたが、昭和 62 年 4 月の鉄道事業法の施行に伴い、昭和 63 年 4 月には会社は自らが所有する線路を他の鉄道事業者に専ら使用させる第 3 種鉄道事業者（施設の保守管理や運行管理、駅業務は受託して実施）となり、平成 22 年 10 月には資産の保有と借入金の返済に特化した事業形態に体制変更している。

このほか、神戸高速興業株式会社の吸収合併に伴い、平成 29 年度から地下街「メトロこうべ」の管理運営を行っている。

なお、北神急行線については、会社が平成 14 年 4 月より第 3 種鉄道事業を行ってきたが、神戸市交通局に事業を譲渡し、令和 2 年 6 月 1 日をもって、同線の営業を終了している。

(2) 神戸市との関係

① 出資

会社は、平成 27 年度に減資を実施し、現在の資本金は 1 億円である。神戸市は、5 億円（減資前の出資金総額 20 億円に対し、出資率 25.0%）を出資している。また、神戸市以外の主な出資者は、4 電鉄である。なお、神戸市は出資金総額の 40%を出資していたが、阪急・阪神の経営統合を機に会社の経営権を阪急・阪神グループに委ねることとし、平成 21 年度に株式の一部を同グループに譲渡し、出資率は 25.0%となっている。

② 財政援助

ア 補助金

令和元年度は、神戸高速地下街（メトロこうべ）活性化事業補助金として 477 万円、神戸市鉄道施設安全対策事業補助金として 3,073 万円、神戸市鉄道駅舎エレベーター等整備資金利子補給として 2 万円の補助金を交付している。

イ 貸付金

北神急行電鉄株式会社（以下「北神急行」という。）が保有する鉄道施設の購入資金として平成 14 年度に 50 億円の長期貸付を行い、10 年後の平成 24 年度に契約に基づき 21 億円が償還されている。残債務の 29 億円については、20 年後の令和 4 年度に償還される予定であったが、令和 2 年 6 月 1 日の北神急行線市営化に伴い、残資産とともに阪急電鉄に引き継がれている。

③ 職員数

令和 2 年 8 月 1 日現在の職員数は 6 人であり、神戸市派遣職員はいない。

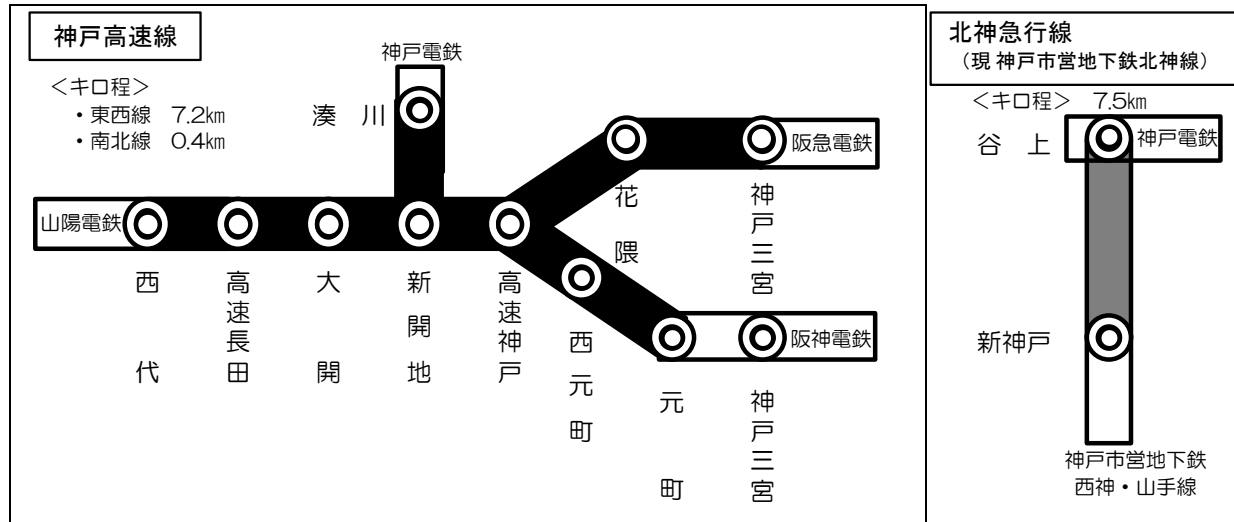
(3) 事業の概要

会社の所在地は、神戸市中央区多聞通3丁目3番9号である。

会社の路線図は、第1図のとおりである。

第1図 路線図

(令和2年6月1日に神戸市交通局へ譲渡)



(注) 枠内の黒色部分が会社の保有する線路である。

なお、北神急行線（新神戸－谷上間 7.5 km）に係る第3種鉄道事業は、令和2年6月1日に神戸市交通局に譲渡し、神戸市営地下鉄北神線となった。

会社の事業の概要は以下のとおりである。

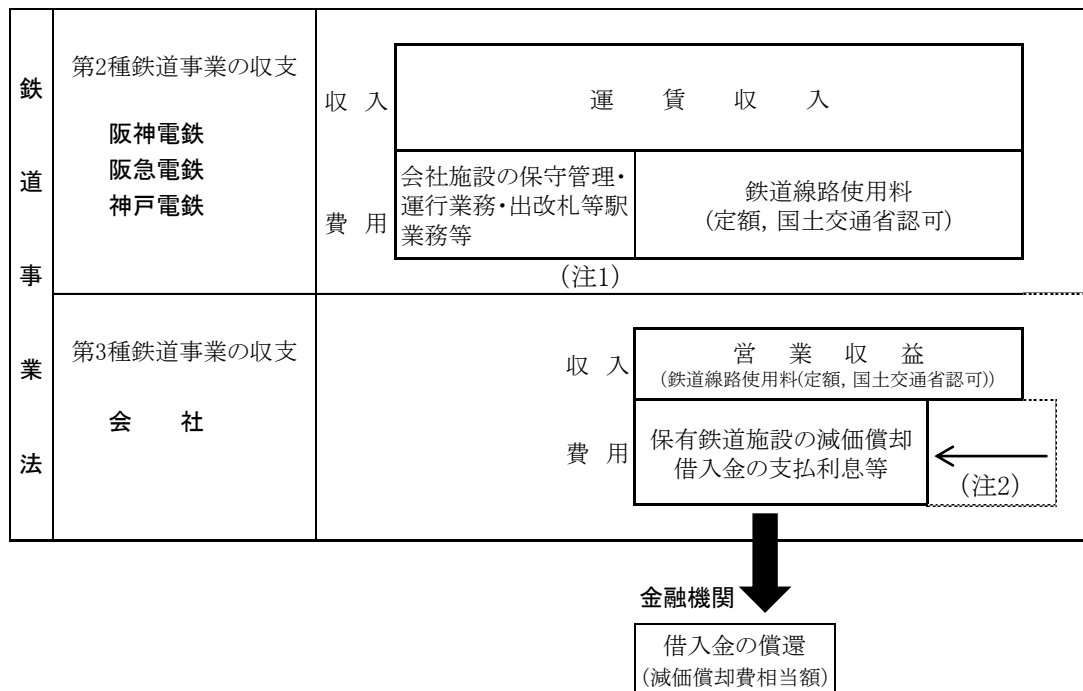
① 神戸高速線

昭和63年4月に第3種鉄道事業者となった後も、会社は第2種鉄道事業者から施設の保守管理や運行管理、駅業務の委託を受けて、実質的に従来とほぼ同じ運営体制を続けていたが、輸送人員の減少、阪神・淡路大震災、安全対策等費用の増加により、収支は悪化した。

このような中、会社は阪急・阪神の経営統合に伴い、平成21年4月に阪急阪神ホールディングスの子会社となり、経営改善を行うため、平成22年10月から一般的な第3種鉄道事業者として資産の保有と借入金の返済に特化した事業体制となった。以降は、定額の鉄道線路使用料を収受し、これにより鉄道資産の減価償却費、借入金の支払利息等の経費を賄い、借入金の償還等を行っている。一方、会社の鉄道資産の修繕・更新など保守管理や運行業務、出改札等駅業務等の運営は第2種鉄道事業者（阪神電鉄、阪急電鉄、神戸電鉄）が行い、費用も第2種鉄道事業者が負担している。

なお、収支構造は第2図のとおりである。

第2図 神戸高速線の収支構造



(注1) 阪神電鉄は、高速神戸ー西代間の運転業務を山陽電鉄に委託している。

(注2) 減価償却費及び支払利息の漸減に伴い、平成26年度以降、単年度収支がプラスに転じている。なお、平成22年度に策定された長期収支計画では、令和31年度に借入金の全額返済が予定されている。

② 鉄道駅舎等の改善及びその賃貸（駅賃貸業及び付帯事業）

鉄道駅総合改善事業など国土交通省所管の補助事業の整備主体（第3セクター）として、鉄道施設の改良整備工事を行い、改良整備した施設を保有し、既存の鉄道事業者に貸付けている。

保有する施設は、阪神電鉄の尼崎、武庫川、甲子園、岩屋、春日野道、神戸三宮、神戸電鉄の湊川、山陽電鉄の舞子公園の各駅の改良工事部分である。令和元年度に高速神戸駅の浸水対策設備として止水鉄扉を整備し、この設備も保有している。

また、付帯事業として、花隈ビル、阪急三宮駅高架下の建物等を保有し、賃貸している。

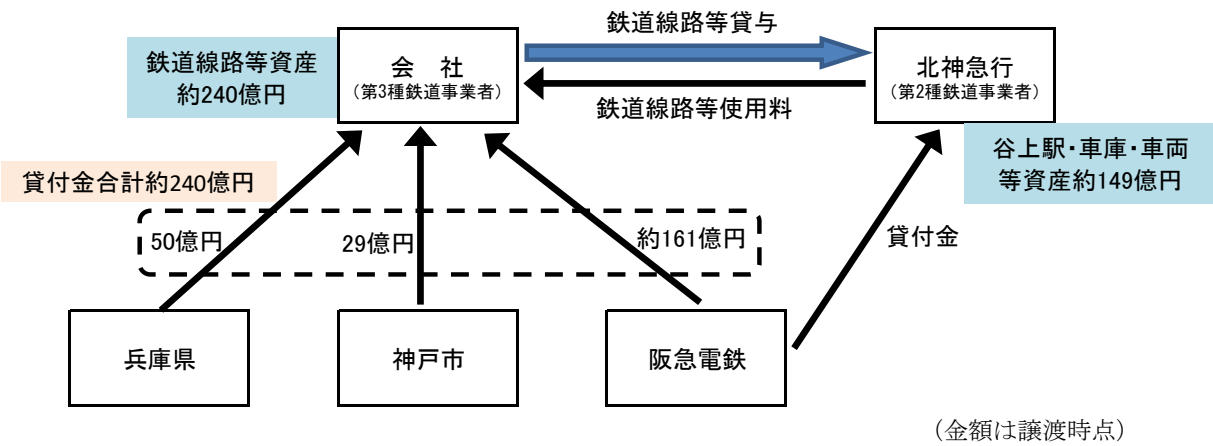
③ 地下街「メトロこうべ」の運営

平成29年4月に新開地駅、高速神戸駅間の地下街「メトロこうべ」の運営会社である神戸高速興業株式会社を吸収合併するとともに、新開地駅及び高速神戸駅構内の商業施設の運営をエキ・リテール・サービス阪急阪神より引き継ぎ、一体運営している。

④ 北神急行線（令和2年6月1日に神戸市交通局に事業譲渡）について

阪急電鉄、神戸市、兵庫県から融資を受け、北神急行より北神急行線の鉄道施設（トンネル、線路、電気設備等）を買い取り、平成14年4月より第3種鉄道事業者として、第2種鉄道事業者となった北神急行に鉄道線路を使用させ、鉄道線路使用料を収受していた（第3図参照）。

第3図 北神急行線の資産・負債の関係



収支構造は第4図のとおりである。

第4図 北神急行線の収支構造

収 入	鉄 道 線 路 等 使 用 料			
支 出	減価償却費	支払利息	管理費	諸税
収 支	0 (ゼロ)			

(注) 北神急行線の鉄道線路等使用料は、北神急行線にかかる「減価償却費」「支払利息」等により算出したが、事務費相当額である管理費も含め、会社の損益収支が「0」となるように設定されていた。

当事業については、令和2年6月1日に営業を終了したが、その経過は以下のとおりである。

平成12年度、事実上の経営破綻となった北神急行の運行存続のため、兵庫県、神戸市、日本鉄道建設公団、阪急電鉄、神戸電鉄、神戸市交通局、北神急行で構成する北神急行電鉄問題検討委員会（以下「委員会」という。）が開催され、北神急行線利用者の利便性確保対策の検討が開始された。平成14年1月23日に関係者として会社も加わり、第3回委員会が開催された。北神急行線の関連資産に関しては、同日付で、兵庫県、神戸市、阪急電鉄、北神急行、神戸電鉄、会社の関係6者間で締結された「委員会の「北神急行線の運営に係る支援」における関係者の役割に関する確認書」（以下「確認書」という。）の中で、

- ・会社の北神急行線関連資産の保有期間は20年間（令和3年度まで）
- ・資産保有期間終了後は、残資産、残債務をすべて阪急電鉄が引き継ぐ（令和3年度末）。
- ・会社には、一切の負担を生じさせない。

旨定めていた。

平成30年度、神戸市交通局から阪急電鉄に対し、北神急行線の神戸市営地下鉄との一体運営に関する協議申し入れを行い、その結果、両者の間で、令和2年4月を目処に北神急行線の事業を神戸市交通局に譲渡する方向で合意に達した。

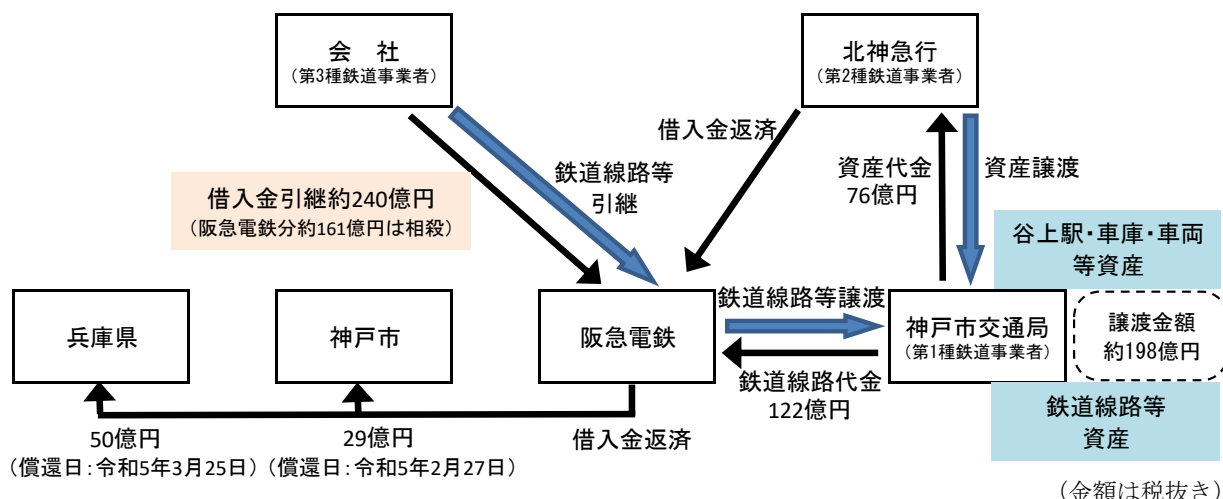
上記合意においては、会社の保有資産の神戸市交通局への譲渡が確認書で定められた会社の

資産保有期間終了前に到来するため、阪急電鉄より引継時期の前倒しの申し入れがあり、これを受けて平成31年3月29日、阪急電鉄と確認書に定められた残資産、残債務の引継時期を前倒しすること、及び引継方法を定めた「基本合意書」を締結した。

その後、北神急行線第3種鉄道事業の神戸市交通局への譲渡日を令和2年6月1日とすること等の協議が整ったため、会社は令和元年11月26日の臨時株主総会の承認を経て、同年12月2日に①関係6者間による確認書の締結、②阪急電鉄との残資産、残債務引継ぎ覚書の締結、③神戸市交通局との事業譲渡譲受契約書の締結を行った。同月、会社と神戸市交通局は国土交通省に鉄道事業の譲渡及び譲受の認可申請を行った。

そして、令和2年6月1日、会社が保有していた北神急行線に係る資産の阪急電鉄への引継（その後神戸市交通局への譲渡）、及び北神急行線の第3種鉄道事業の神戸市交通局への譲渡が実行された（第5図参照）。

第5図 北神急行線の神戸市交通局への事業譲渡に係る全体像



(4) 経営状況及び財政状態

経営状況は、第1表のとおりであり、財政状態は第2表のとおりである。なお、消費税処理は税抜処理である。

第 1 表 比較損益計算書

(単位 金額：千円)

科 目		令和元年度		平成30年度		対前年度 増減	対前年度 増減率
		金 額	構成 比率	金 額	構成 比率		
収 益 の 部	営業収益 (a)	2,455,224	99.6	2,496,036	99.5	△ 40,811	△ 1.6
	鉄道線路使用料収入	1,411,364	57.2	1,420,932	56.6	△ 9,567	△ 0.7
	神戸高速線	880,000	35.7	880,000	35.1	0	0.0
	北神急行線	531,364	21.6	540,932	21.6	△ 9,567	△ 1.8
	運輸雑収	1,043,859	42.3	1,075,104	42.9	△ 31,244	△ 2.9
	神戸高速線	28,564	1.2	27,803	1.1	761	2.7
	駅付貨物営業	672,361	27.3	706,931	28.2	△ 34,569	△ 4.9
	付帯事業	342,933	13.9	340,369	13.6	2,564	0.8
	営業外収益	10,097	0.4	12,367	0.5	△ 2,269	△ 18.4
	受取利息及び配当金	2,149	0.1	2,839	0.1	△ 690	△ 24.3
費 用 の 部	その他の収益	7,948	0.3	9,527	0.4	△ 1,579	△ 16.6
	当期収益合計 (A)	2,465,322	100.0	2,508,403	100.0	△ 43,081	△ 1.7
	営業費用 (b)	1,817,140	86.1	2,042,349	87.1	△ 225,208	△ 11.0
	人件費	105,567	5.0	104,989	4.5	578	0.6
	修繕費	46,534	2.2	135,594	5.8	△ 89,059	△ 65.7
	除却費	29,588	1.4	80,333	3.4	△ 50,745	△ 63.2
	神戸高速線	20,254	1.0	70,804	3.0	△ 50,550	△ 71.4
	北神急行線	9,245	0.4	2,591	0.1	6,654	256.7
	付帯事業	88	0.0	6,937	0.3	△ 6,849	△ 98.7
	その他の経費	217,080	10.3	232,256	9.9	△ 15,176	△ 6.5
経 常 損 益	諸税	215,625	10.2	219,429	9.4	△ 3,803	△ 1.7
	神戸高速線	61,102	2.9	63,130	2.7	△ 2,028	△ 3.2
	北神急行線	20,051	1.0	20,612	0.9	△ 561	△ 2.7
	駅付貨物営業	127,501	6.0	128,490	5.5	△ 988	△ 0.8
	付帯事業	6,970	0.3	7,196	0.3	△ 225	△ 3.1
	減価償却費	1,202,743	57.0	1,269,745	54.1	△ 67,001	△ 5.3
	神戸高速線	351,722	16.7	381,584	16.3	△ 29,862	△ 7.8
	北神急行線	319,504	15.1	333,994	14.2	△ 14,489	△ 4.3
	駅付貨物営業	482,547	22.9	513,009	21.9	△ 30,462	△ 5.9
	付帯事業	48,969	2.3	41,157	1.8	7,812	19.0
支 出 の 部	営業外費用	292,937	13.9	302,865	12.9	△ 9,927	△ 3.3
	支払利息	288,927	13.7	302,865	12.9	△ 13,937	△ 4.6
	神戸高速線	70,666	3.3	79,009	3.4	△ 8,343	△ 10.6
	北神急行線	159,447	7.6	161,723	6.9	△ 2,275	△ 1.4
	三宮駅設備	58,812	2.8	62,132	2.6	△ 3,319	△ 5.3
	その他の費用	4,010	0.2	-	0.0	4,010	皆増
	当期費用合計 (B)	2,110,077	100.0	2,345,214	100.0	△ 235,136	△ 10.0
	経常損益 (C=A-B)	355,244	-	163,189	-	192,054	117.7
	特別利益 (D)	126,432	-	7,958	-	118,473	ほぼ皆増
	工事負担金等受入額	126,432	-	7,958	-	118,473	ほぼ皆増
税 引 前 純 損 益	特別損失 (E)	215,755	-	7,958	-	207,797	ほぼ皆増
	固定資産圧縮損	126,432	-	7,958	-	118,473	ほぼ皆増
	固定資産売却損	89,323	-	-	-	89,323	皆増
	税引前当期純損益 (F=C+D-E)	265,920	-	163,189	-	102,730	63.0
	法人税、住民税及び事業税 (G)	185	-	185	-	0	0.0
	当期純損益 (H=F-G)	265,735	-	163,004	-	102,730	63.0
	前期繰越利益剰余金 (I)	354,666	-	191,661	-	163,004	85.0
	当期繰越利益剰余金 (J=H+I)	620,402	-	354,666	-	265,735	74.9
	営業収支比率 (a/b×100)	135.1	-	122.2	-	12.9	10.6
	経常収支比率 (A/B×100)	116.8	-	107.0	-	9.9	9.2

第 2 表 比較貸借対照表

(単位 金額：千円)

科 目	令和元年度末		平成30年度末		対前年度増減	対前年度増減率
	金額	構成比率	金額	構成比率		
資 産	45,070,100	100.0	46,290,132	100.0	△ 1,220,032	△ 2.6
I 流動資産	562,257	1.2	479,044	1.0	83,212	17.4
1 現金及び預金	80	0.0	77	0.0	3	4.3
2 未収金	215,570	0.5	15,197	0.0	200,373	ほぼ皆増
3 未収収益	46,074	0.1	42,897	0.1	3,176	7.4
4 短期貸付金	297,864	0.7	418,007	0.9	△ 120,143	△ 28.7
5 貯蔵品	1,004	0.0	1,004	0.0	0	0.0
6 前払費用	1,624	0.0	1,784	0.0	△ 160	△ 9.0
7 その他の流動資産	37	0.0	74	0.0	△ 37	△ 50.0
II 固定資産	44,507,842	98.8	45,811,087	99.0	△ 1,303,244	△ 2.8
1 鉄道事業固定資産	44,478,025	98.7	45,803,806	98.9	△ 1,325,780	△ 2.9
(1) 神戸高速線	10,132,316	22.5	10,494,013	22.7	△ 361,697	△ 3.4
(2) 北神急行線	23,996,874	53.2	24,325,625	52.6	△ 328,750	△ 1.4
(3) 駅賃貸固定資産	9,170,308	20.3	9,680,633	20.9	△ 510,325	△ 5.3
(4) その他の固定資産	1,178,525	2.6	1,303,533	2.8	△ 125,007	△ 9.6
2 建設仮勘定	22,608	0.1	-	0.0	22,608	皆増
3 投資その他の資産	7,209	0.0	7,281	0.0	△ 72	△ 1.0
(1) 投資有価証券	6,773	0.0	6,773	0.0	0	0.0
(2) 長期前払費用等	436	0.0	508	0.0	△ 72	△ 14.2
負債及び純資産の部	45,070,100	100.0	46,290,132	100.0	△ 1,220,032	△ 2.6
負 債	44,349,698	98.4	45,835,465	99.0	△ 1,485,767	△ 3.2
I 流動負債	3,654,883	8.1	7,071,123	15.3	△ 3,416,240	△ 48.3
1 短期借入金	3,304,157	7.3	6,899,491	14.9	△ 3,595,334	△ 52.1
2 未払金	234,426	0.5	109,063	0.2	125,363	114.9
3 未払費用	38,961	0.1	37,925	0.1	1,036	2.7
4 未払消費税等	55,488	0.1	21,005	0.0	34,482	164.2
5 未払法人税等	185	0.0	185	0.0	0	0.0
6 預り金	20,182	0.0	590	0.0	19,592	ほぼ皆増
7 前受金	55	0.0	100	0.0	△ 44	△ 44.6
8 前受収益	507	0.0	408	0.0	98	24.2
9 賞与引当金	918	0.0	2,353	0.0	△ 1,435	△ 61.0
II 固定負債	40,694,814	90.3	38,764,342	83.7	1,930,472	5.0
1 長期借入金	33,961,537	75.4	31,675,293	68.4	2,286,244	7.2
(1) 神戸高速線借入金	7,528,870	16.7	5,043,830	10.9	2,485,039	49.3
(2) 阪神三宮駅改良事業借入金	2,488,871	5.5	2,625,342	5.7	△ 136,471	△ 5.2
(3) 北神急行線取得借入金	23,943,796	53.1	24,006,120	51.9	△ 62,324	△ 0.3
2 預り預託金	6,545,318	14.5	6,901,339	14.9	△ 356,021	△ 5.2
3 その他の固定負債	187,958	0.4	187,709	0.4	249	0.1
純 資 産	720,402	1.6	454,666	1.0	265,735	58.4
I 株主資本	720,402	1.6	454,666	1.0	265,735	58.4
1 資本金	100,000	0.2	100,000	0.2	0	0.0
2 利益剰余金	620,402	1.4	354,666	0.8	265,735	74.9
(1) その他利益剰余金	620,402	1.4	354,666	0.8	265,735	74.9
繰越利益剰余金	620,402	1.4	354,666	0.8	265,735	74.9

(5) 業務の適正を確保するための体制

業務の適正を確保するための体制は第3表のとおりである。

なお、会社法第362条第5項に基づき、この体制に関する基本方針を、平成18年6月の取締役会にて決定（令和2年9月の取締役会にて最終変更）している。

第3表 業務の適正を確保するための体制

項 目	主な取組	実施状況
法令及び定款の適合性	・内部統制システムの構築の基本方針	2006年（平成18年）6月施行 2020年（令和2年）9月最終改正
	・取締役会規則及び取締役会決議基準／取締役会報告基準	【規】1982年（昭和57年）11月施行 2009年（平成21年）6月最終改正 【基】2009年（平成21年）10月施行 2014年（平成26年）9月最終改正
	・経営会議規則	2016年（平成28年）9月施行
	・就業規則	1963年（昭和38年）2月施行 2020年（令和2年）4月最終改正
	・コンプライアンス規程及び コンプライアンス相談制度運用規則	2009年（平成21年）11月施行 2019年（平成31年）4月最終改正
	・内部者取引の規制及び内部情報の管理に関する規則	2009年（平成21年）11月施行 2019年（平成31年）4月最終改正
	・会計監査人による監査	四半期決算ごとに実施
	・監査役による監査	週に1回以上、実施
	・コンプライアンスに関する啓発・研修	2020年（令和2年）8月実施 年1回以上、社内研修を実施
	・阪急阪神ホールディングスからの調査・アンケート	年に1回以上、結果を報告・回答している。
	・阪急阪神ホールディングス主催セミナー等の受講	ホールディングスが不定期に開催しているセミナー等を、適宜、受講している。
情報の保存及び管理	・情報取扱規程	2005年（平成17年）12月施行 2019年（平成31年）4月最終改正
	・文書取扱規程	1968年（昭和43年）8月施行 2013年（平成25年）2月最終改正
	・電子文書取扱規則	2013年（平成25年）2月施行 2015年（平成27年）2月最終改正
	・個人情報保護規則 ・特定個人情報保護規則 ・個人情報流出時対応マニュアル	【個】2016年（平成28年）2月施行 2019年（平成31年）2月最終改正 【特】2016年（平成28年）1月施行 2019年（平成31年）2月最終改正 【マ】2011年（平成23年）9月制定 2018年（平成30年）3月最終改正
	・電子情報セキュリティ規則及び 電子情報セキュリティ規則運用規則	【共】2013年（平成25年）2月施行 【規】2015年（平成27年）2月最終改正 【運】2019年（平成31年）3月最終改正
	・内部者取引の規制及び内部情報の管理に関する規則	2009年（平成21年）11月施行 2019年（平成31年）4月最終改正
	・経理規程	制定日不明 2014年（平成26年9月）最終改正
	・印鑑取扱規程	2009年（平成21年）11月制定 2016年（平成28年）4月最終改正
	・阪急阪神HDグループ主催セミナー等の受講	ホールディングスが不定期に開催しているセミナー等を、適宜、受講している。
損失の危険の管理	・リスク管理規程	2009年（平成21年）11月施行 2017年（平成29年）9月最終改正
	・市場リスク管理規程及びリスク別管理要領	2009年（平成21年）4月施行
	・安全管理規程 ・緊急事態対策実施要領	【安】2006年（平成18年）10月施行 2020年（令和2年）6月最終改正 【緊】施行日不明 2010年（平成22年）10月最終改正
	・新型インフルエンザ対応マニュアル 〔事業継続計画（BCP）を含む〕	施行日不明 2019年（平成31年）4月最終改正
	・電子情報セキュリティ規則及び 電子情報セキュリティ規則運用規則	【共】2013年（平成25年）2月施行 【規】2015年（平成27年）2月最終改正 【運】2019年（平成31年）3月最終改正
	・阪急阪神HDグループ主催セミナー等の受講	ホールディングスが不定期に開催しているセミナー等を、適宜、受講している。
効 率 性	・職制規程	1960年（昭和35年）7月施行 2017年（平成29年）11月最終改正
	・業務分掌規程	1968年（昭和43年）4月施行 2017年（平成29年）4月最終改正
	・稟議規程及び稟議規程細則	【規】2009年（平成21年）11月施行 2019年（令和元年）10月最終改正 【細】1968年（昭和43年）8月施行 2014年（平成26年）4月最終改正
	・経理規程	制定日不明 2014年（平成26年9月）最終改正
	・中期経営計画の策定	毎年2～3月に策定。 2020年（令和2年）3月に2020～2025年度を策定。第364回取締役会に議題を提出し、承認を得ている。
	・予算の策定及び執行管理	予算については、取締役会に議案として供し、承認を得ている。 事業執行状況については、毎月開催の経営会議において社長、常勤役員に報告している。 予算執行管理については、9月、2月の取締役会で決算見込みを報告している。

5 監査の結果

(1) 経営に関する事項について（第1表参照）

当年度の当期収益は24億6,532万円、当期費用は21億1,007万円で、経常損益は3億5,524万円となっている。

当期収益は、駅賃貸業における運輸雑収が減少したこと等から、前年度に比べ4,308万円(1.7%)減少している。また、当期費用も、修繕費、除却費の減少、及び駅賃貸業における運輸雑収と連動する減価償却費の減少により、前年度に比べ2億3,513万円(10.0%)減少している。

当期費用の減少が当期収益の減少を上回っていることから、経常損益は前年度に比べ1億9,205万円(117.7%)増加している。

特別利益の主な内訳は、鉄道施設安全対策事業や神戸高速地下街（メトロこうべ）活性化事業に係る国・兵庫県・神戸市からの補助金収入等であり、特別損失の主な内訳は、鉄道施設安全対策事業など補助事業等の完了に伴う固定資産圧縮損及び土地、建物売却損である。

経常損益に特別損益等を加えた当期純損益は2億6,592万円の利益で、当期繰越利益剰余金は6億2,040万円となっている。

なお、神戸高速線は、第2種鉄道事業者から定額の線路使用料を収受し、減価償却費及び支払利息を賄う収支構造となっているが、金利の低下等により、平成26年度から単年度収支がプラスに転じている。

また、国の補助金等を活用した駅改良事業、北神急行から線路使用料を収受する北神急行線事業については、いずれも会社の収支に影響を及ぼさない事業形態となっている。

事業面では、第3種鉄道事業者として神戸高速線、北神急行線の鉄道事業を行うなど設立の目的に沿って運営がなされているものと認められた。地下街「メトロこうべ」の運営についても、テナントとの連絡調整、直営施設の運営は問題なく行われていた。市の補助を活用しながら、喜楽館との連携、ストリートピアノの設置といったにぎわいづくりにも取り組み、新開地駅と高速神戸駅を結ぶ中間通路のリニューアルについても検討を進めている。

高速神戸駅浸水対策工事、メトロこうべ活性化事業等の補助事業について、補助金の交付目的を達成しているものと認められた。また、令和4年度に返還予定だった北神急行線に係る借入金についても、令和2年6月に阪急電鉄に引き継がれることとなり、令和元年度中はこれに向けた取締役会での意思決定等の手続きが行われたが、特に問題は認められなかった。

(2) 財政に関する事項について（第2表参照）

当年度末の資産は450億7,010万円で、鉄道事業固定資産の減価償却、除却による減に伴い前年度末に比べ12億2,003万円(2.6%)減少しており、神戸高速線、北神急行線及び駅設備などの固定資産が98.8%を占めている。負債は443億4,969万円で、借入金の減に伴い前年度末に比べ14億8,576万円(3.2%)減少しており、長期借入金などの固定負債が90.3%を占めている。

純資産は7億2,040万円で、前年度末に比べ2億6,573万円(58.4%)増加している。この増加額は、当期純損益と同額である。

なお、神戸高速線事業、駅改良事業の長期借入金については第2種鉄道事業者からの使用料収入等をもとに計画的に償還しているが、北神急行線事業の長期借入金は令和2年6月1日、阪急電鉄への残資産、残債務の引継により解消した。

(3) 監査の結果

会社の出納その他の事務については、適正に処理されていると認められた。

補助事業については、補助金の交付目的である鉄道施設安全対策事業や神戸高速地下街（メトロこうべ）活性化事業等に適正に執行されているものと認められた。今後は、メトロこうべ活性化事業の成果物を活かし、新店舗の誘致や美装化、老朽化対策工事により、さらなるにぎわいづくりに取り組まれない。

貸付金は、北神急行線市営化に伴い阪急電鉄に引き継がれたため、会社の神戸市からの債務は消滅している。

神戸高速線事業は平成26年度以降当期収支がプラスとなり、駅賃貸業等は会社の経営に影響を及ぼさない事業形態をとっている。全体としても当期収支はプラスを続けており、利益剰余金も平成29年度からプラスに転じている。着実に有利子負債を返済し、一層の経営の健全化に取り組まれない。

新型コロナウイルス感染症の影響については、神戸高速線は線路使用料が定額であること、駅賃貸業も収入額は費用と連動する仕組みであることから、受ける影響は軽微であるが、第2種鉄道事業者の経営状況によっては今後影響を受ける可能性もあり、情勢を注視する必要がある。地下街「メトロこうべ」の運営についても、営業時間の短縮の要望、賃料減額といった対応を行っているが、同じく今後の情勢について注視していく必要がある。

今後とも神戸高速線の第3種鉄道事業者として、第2種鉄道事業者とともに、京阪神地区の鉄道輸送を維持し、地域経済の発展や活性化に引き続き寄与されることを希望する。

凡 例

- 1 文中及び表中で用いる数値は、原則として表示単位の一つ下の位以下を切り捨てている。したがって合計と内訳の計が一致しない場合がある。
- 2 各表中の比率は、百分率で表示し、小数点以下第2位を四捨五入している。したがって合計と内訳の計が一致しない場合がある。
- 3 各表中の符号の用法は、次のとおりである。
 - 「0」及び「0.0」-----該当数値はあるが、単位未満のもの。
 - 対前年増減額及び率の場合は、零を含む。
 - 「－」-----該当数値なし、算出不能又は無意味のもの。
 - 「ほぼ皆増」-----増加率が1,000%以上のもの。
 - 「ほぼ皆減」-----減少率が1,000%以上のもの。
- 4 文中及び各表中でいう消費税とは「消費税」及び「地方消費税」をいう。