

目 次

包括外部監査の結果報告書～2.高速鉄道事業会計の「財務に関する事務の執行」及び「経営に係る事業の管理」について

第1 外部監査の概要

. 外部監査の種類	1
. 選定した特定の事件	1
1. 外部監査対象事項	1
2. 外部監査対象期間	1
. 事件を選定した理由	1
. 監査の対象とした所管部局等	2
. 外部監査の方法	2
1. 監査の要点	2
2. 主な監査手続	2
. 外部監査の実施期間	3

第2 監査対象の概要及び比較分析

. 全体概要	4
. 経営成績及び財政状態等の年度別推移	14
. 比較分析	26

第3 監査の結果及び意見

．需要予測	
(比較分析等)	29
(監査の結果)	37
．委託契約	
(概要)	39
1. 総説	
2. 主要委託業務について	
(1)自動改札関係装置等保守業務	
(監査の結果)	40
(2)施設設備保守管理業務	
(監査の結果)	42
(3)駅務業務	
(意見)	43
．人件費	
(概要)	45
1. 推移分析	
2. 公営地下鉄事業を実施している諸都市間比較	
(意見)	49
3. 経営計画の達成状況	
(意見)	53
4. 資本勘定に含まれている退職金について	
(意見)	54

. 発生主義による会計処理（諸引当金を含む。）	
(概要)	55
(監査の結果)	55
(意見)	58
. 決算書類及び決算書の表示	
(概要)	60
(監査の結果)	60
(意見)	64
. 他会計負担金、他会計補助金、他会計繰入金	
(概要)	65
(監査の結果)	66
. 交通事業基金	
(概要)	73
(意見)	75
. 料金収入等	
(概要)	77
(監査手続及び結果)	78
. 固定資産（遊休土地及び投資等を含む。）及び減価償却費	
(監査の結果)	81
(意見)	86
. たな卸資産（貯蔵品）	
(概要)	89
(監査の結果)	89

. 神戸市債及び一時借入金	
1. 神戸市債	
(概要)	90
(監査の結果)	90
2. 一時借入金	
(概要)	91
(意見)	92
《高速鉄道事業に対する総括意見》	93
第4 利害関係	104

(報告書の各表に表示されている合計数値は、端数処理の関係上、
その内訳の合計結果と一致しない場合があります。)

包括外部監査の結果報告書～2.高速鉄道事業会計の「財務に関する事務の執行」及び「経営に係る事業の管理」について

第1 外部監査の概要

. 外部監査の種類

地方自治法第252条の37第1項に基づく包括外部監査

. 選定した特定の事件

1. 外部監査対象事項

高速鉄道事業会計の「財務に関する事務の執行」及び「経営に係る事業の管理」

2. 外部監査対象期間

平成15年度

(但し、必要に応じて過年度に遡及し、また平成16年度分の一部についても監査対象としました。)

. 事件を選定した理由

高速鉄道事業は、市民の生活基盤を担う公益性・公共性が高い事業です。しかし、長引く景気の低迷や週休2日制の普及などによる乗客数の減少等に加え、平成13年7月に営業開始した海岸線の資本費負担の増加及び営業不振により厳しい経営状況にあります。

ちなみに、平成 15 年度においても、当年度純損失 74 億円を計上し、累積欠損金は実に 1,020 億円の巨額なものとなっています。

このような状況から、公営企業としての高速鉄道事業経営のあり方について検討することが有益であると考え、テーマに選定しました。

. 監査の対象とした所管部局等

交通局

. 外部監査の方法

1. 監査の要点

(財務に関する事務の執行)

- (1)財産の取得及び処分の手続きは、法令規程等に従っているか。
- (2)関係帳簿は整備され、適正に記帳されているか。
- (3)契約書、領収書等の証拠書類の整備及び保存は適切か。
- (4)決算書等が法令規程等に従って作成されているか。
- (5)経営成績及び財政状態は決算書等に適正に表示されているか。

(経営に係る事業の管理)

- (1)経理規程等諸規程類が整備されているか。
- (2)設立目的に従った事業運営が効率的かつ経済的に実施されているか。
- (3)経営成績及び財政状態は良好か。
- (4)経営合理化の進捗状況はどうか。

2. 主な監査手続

(財務に関する事務の執行)

- (1)諸規程集の入手、担当者に対する質問等により、財産の取得及び処分の手続きが、法令規程等に従っているかを検討しました。
- (2)料金収入に係る事務処理手続が適切に行なわれているかを検討しました。
- (3)委託費に係る事務処理手続が適切に行なわれているかを検討しました。
- (4)職員の給与につき、諸規程等に従い、適切に計算かつ処理されているかを検討しました。
- (5)決算書及び決算附属明細書を入手し、経理規程等諸規程類の閲覧及び関係帳簿等との照合を通じ決算書類等が法令規程等に従って作成されているかを検討しました。
- (6)決算書等が法令規程等に準拠し、経営成績及び財政状態を適正に表示しているかを検討しました。

(経営に係る事業の管理)

- (1)諸規程類の提出を受け、規程間の整合性を検討しました。
- (2)決算書の閲覧及び関係者からのヒアリングにより、経営成績及び財政状態を把握しました。
- (3)関係者からのヒアリング等により、交通需要予測の妥当性を検討しました。
- (4)関係者からのヒアリング、事業報告書の閲覧等により、経営改善の進捗状況を検討しました。

. 外部監査の実施期間

平成 16 年 7 月 13 日より平成 17 年 2 月 2 日まで

第2 監査対象の概要及び比較分析

. 全体概要

1. 概況

神戸市高速鉄道事業は、昭和 52 年 3 月に西神線（新長田～名谷間）の営業を開始し、昭和 62 年 3 月の全線開通により、新神戸～西神中央間 22.7 キロメートルで営業を行っています。さらに昭和 63 年 4 月には、北神急行電鉄（新神戸～谷上間 7.5 キロメートル）との相互直通運転により、西北神地域と都心部を結ぶ“みどりのリライン”が完成しています。また、平成 13 年 7 月 7 日には、海岸線“夢かもめ”が開業し、新長田～三宮・花時計前間 7.9 キロメートルで営業を行っています。

開業後 27 年目を迎えた平成 15 年度において、西神・山手線では、純利益を計上しました。しかし、海岸線は、乗客数は増加傾向にあるものの、建設に係る資本費負担が依然として大きく、地下鉄全線では純損失を計上しています。乗客数の減少傾向に対応するため、現在、平成 18 年度を目標年次としたさらなる経営改善策に取り組んでいます。

2. 市内公共輸送機関別輸送人員・シェアの推移

市内における自動車数の急激な増加にもかかわらず、地下鉄のシェアは近年
増加傾向にあります。

市内公共輸送機関別輸送人員・シェアの推移

(上段:輸送人員(単位:人), 下段:シェア(単位: %))

年度 交通機関	昭和50年度	昭和55年度	昭和60年度	平成7年度	平成8年度	平成9年度	平成10年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
市バス	1億4,256万	1億2,822万	1億1,727万	1億 617万	1億 692万	1億 383万	1億 206万	9,816万	9,581万	9,008万	8,670万
	25.9	22.6	20.6	17.2	16.7	16.8	16.9	16.7	16.5	15.3	15.0
市 営 地下鉄	-	1,651万	4,451万	1億 497万	1億 370万	1億 85万	9,795万	9,574万	9,204万	1億 996万	1億1,317万
	-	2.9	7.8	17.0	16.2	16.3	16.3	15.9	18.7	19.5	
J R 西日本	1億3,664万	1億3,139万	1億2,181万	1億7,746万	1億7,453万	1億7,270万	1億7,251万	1億7,239万	1億7,351万	1億7,200万	1億6,985万
	24.8	23.1	21.4	28.7	27.2	28.0	28.6	29.4	30.0	29.3	29.3
私 鉄	1億9,826万	2億1,475万	2億2,072万	1億8,211万	2億 966万	1億9,698万	1億8,912万	1億8,412万	1億8,091万	1億8,010万	1億7,588万
	36.0	37.9	38.7	29.4	32.7	31.9	31.4	31.4	31.2	30.6	30.4
タクシー	7,315万	7,688万	6,587万	4,759万	4,654万	4,324万	4,119万	3,661万	3,714万	3,584万	3,384万
	13.3	13.5	11.5	7.7	7.2	7.0	6.8	6.2	6.4	6.1	5.8
合 計	5億5,061万	5億6,775万	5億7,018万	6億1,830万	6億4,135万	6億1,760万	6億 283万	5億8,702万	5億7,941万	5億8,798万	5億7,944万
神戸市内自動車 保有台数	256,383台 (100)	312,518 (122)	389,838 (152)	589,531 (230)	599,666 (234)	605,237 (236)	606,960 (237)	609,468 (238)	613,833 (239)	617,848 (241)	621,142 (242)
神戸市内原動機付 自転車保有台数	54,262台 (100)	106,678 (197)	184,407 (340)	181,059 (334)	178,561 (329)	174,897 (322)	171,930 (317)	169,936 (313)	167,338 (308)	165,337 (305)	163,461 (301)

(注) (1)神戸高速鉄道(昭和43年4月7日開通), ポートライナー(昭和56年2月5日開通),

六甲ライナー(平成2年2月21日開通)は, 私鉄に含まれる。

(2) ()内は昭和50年度を100とした指数。

(3) 小型特殊自動車は, 自動車保有台数から除く。

(4) 平成13年7月地下鉄海岸線開業。

3. 職員に関する事項（高速鉄道事業会計）

平成 16 年 3 月末日の現在員は 673 人で、明細は次のとおりです。

職種名	人員
事務	210
土木	19
建築	8
電気	62
機械	28
技士	97
高速鉄道運転士	111
高速鉄道車掌	57
駅掌	81
合計	673

(損益勘定所属職員660人、資本勘定所属職員13人)

4. 営業成績の推移（過去5年間）

(税抜)

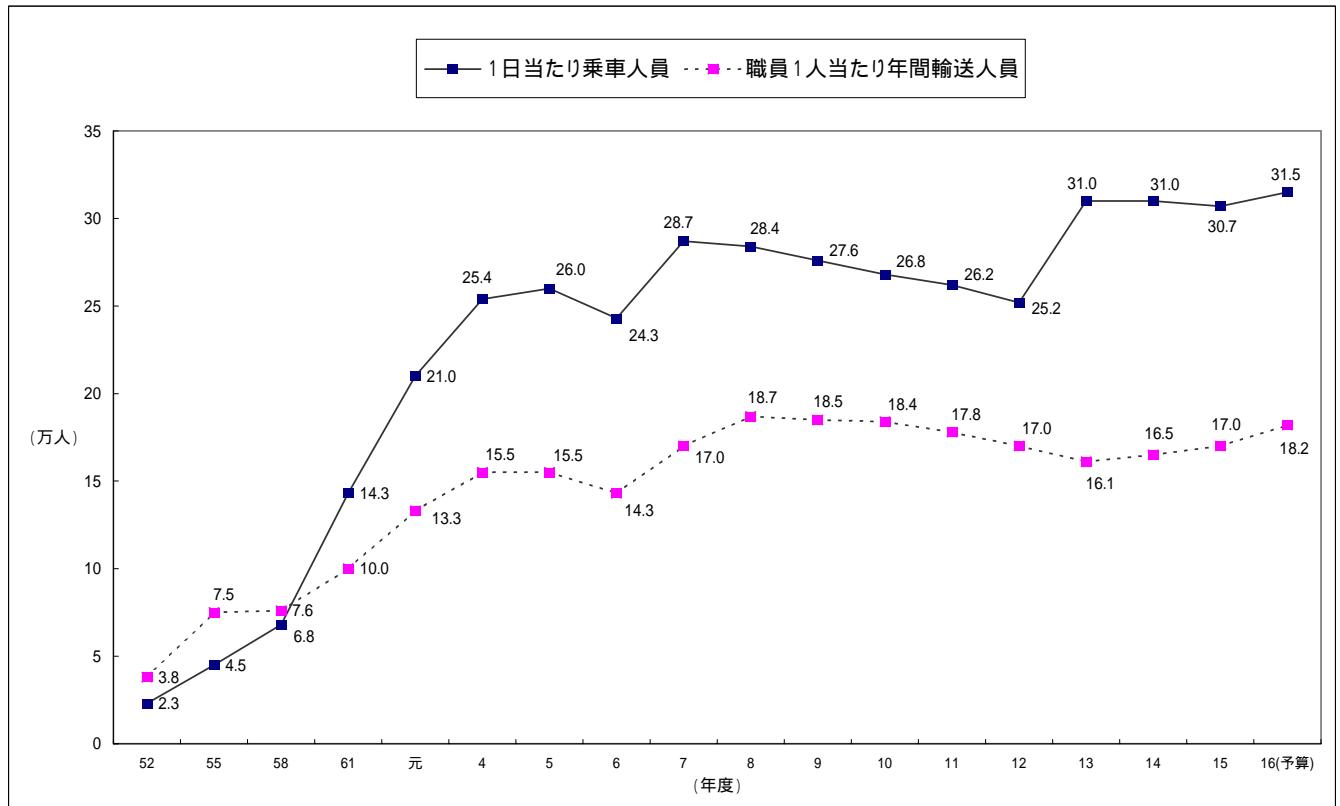
区分	年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度 (予算)	備考
営業キロ(km)		22.7	22.7	30.6	30.6	30.6	30.6	
運転車両数(両)		53,544	53,808	61,640	64,542	65,146	63,946	
運転走行キロ(km)		16,305,936	16,408,636	18,341,941	19,035,490	19,111,765	18,994,698	
乗車人員(千人)		95,738	92,036	109,962	113,172	112,336	114,975	
乗車料収入(千円)		16,972,826	17,158,026	17,839,975	17,818,800	17,447,041	17,855,912	
在籍職員数(期末)(人)		539(187)	540(262)	683(69)	685(14)	660(13)	631(13)	
1日平均	運転走行キロ(km)	44,552	44,955	52,179	52,152	52,218	52,041	
乗車人員(人)		261,578	252,154	310,421	310,060	306,928	315,000	
乗車料収入(千円)		46,374	47,008	49,855	48,819	47,670	48,920	
収益的	収入(千円)	20,757,341	20,743,911	22,243,668	22,259,653	24,024,028	24,315,137	
的	支出(千円)	23,567,299	22,515,224	30,669,296	32,102,682	31,453,904	29,664,319	
差引(千円)		2,809,959	1,771,313	8,425,628	9,843,029	7,429,876	5,349,182	
支	累積欠損金(千円)	108,070,793	109,842,106	118,267,734	128,110,763	102,008,119	107,357,301	

(注)(1) 平成13・14・15・16年度(予算)は、海岸線を含む。

(2) 累積欠損金に対し、平成15年度に資本剰余金33,532,520千円を取崩し、充当。

()は資本
勘定所屬職
員で外数

5.1 日当たり乗車人員と職員 1 人当たり年間輸送人員の推移



(注) 平成 13、14、15、16 年度（予算）は海岸線を含む。

6. 業務量線別内訳(平成15年度)

種 別		西神・山手線	海 岸 線	備 考
営 業 千 口 程 (km)		22.7	7.9	
在 籍 車 両 数 (両)		168	40	
運 転 車 両 数 (両)		53,898	11,248	
運 転 千 口 数 (km)		16,438,084	2,673,681	
乗 車 人 員 (人)		98,227,240	14,108,484	
定 期 (人)		50,734,480	6,688,252	
	定 期 外 (人)	47,492,760	7,420,232	
乗 車 料 収 入 (円)		16,104,064,098	1,342,976,538	
定 期 (円)		7,083,077,455	464,235,202	
	定 期 外 (円)	9,020,986,643	878,741,336	
営 業 日 数 (日)		366	366	
一 日 平 均	運 転 車 両 数 (両)	147	31	
	運 転 千 口 数 (km)	44,913	7,305	
	乗 車 人 員 (人)	268,380	38,548	
	定 期 (人)	138,619	18,274	
	定 期 外 (人)	129,761	20,274	
	乗 車 料 収 入 (円)	44,000,175	3,669,335	
	定 期 (円)	19,352,671	1,268,402	
	定 期 外 (円)	24,647,504	2,400,933	

(注) 乗車人員及び乗車料収入には、福祉対策分を含む。

7. 施設・車両 (平成16年4月現在)

(1) 主な施設

名 称		所 在 地	建物面積 (延)	建 物 構 造	備 考
駅	(西 神・山 手 線)		m ²		
西 神 中 央 駅	西区糀台5丁目	8,130	鉄骨鉄筋コンクリート造及び鉄骨造 地上2階地下1階		橋上式駅, 島式ホーム2面, エスカレータ2基, エレベータ2基
西 神 南 駅	西区井吹台東町1丁目	3,785	鉄骨造地上3階		橋上式駅, 島式ホーム, エスカレータ1基, エレベータ1基
伊 川 谷 駅	西区伊川谷町前開南町1丁目	4,208	鉄筋コンクリート造及び鉄骨造 地上3階		高架駅, 相対式ホーム, エレベータ3基
学 園 都 市 駅	西区学園西町1丁目	4,707	鉄骨造地上5階		橋上式駅, 相対式ホーム, エスカレータ3基, エレベータ2基
総 合 運 動 公 園 駅	須磨区緑台	5,389	鉄骨造地上2階		橋上式駅, 島式ホーム, 相対式ホーム2(臨時ホーム), エスカレータ1基, エレベータ1基
名 谷 駅	須磨区中落合2丁目	7,528	鉄骨鉄筋コンクリート造及び鉄骨造 地上2階一部地下1階		橋上式駅, 島式ホーム2面, エスカレータ4基, エレベータ2基
妙 法 寺 駅	須磨区横尾1丁目	3,141	鉄筋コンクリート造及び鉄骨造 地上1階地下1階		橋上式駅, 相対式ホーム, エスカレータ2基, エレベータ2基
板 宿 駅	須磨区大黒町2丁目	7,856	鉄筋コンクリート造地下3階		島式ホーム, エスカレータ3基, エレベータ1基
新 長 田 駅	長田区松野通1丁目	6,195	鉄筋コンクリート造地下2階		島式ホーム, エスカレータ4基, エレベータ1基
長 田 駅	長田区四番町7丁目	5,604		"	相対式ホーム, エスカレータ2基, エレベータ3基
(長 田 神 社 前) 上 沢 駅	兵庫区下沢通8丁目	7,215		"	島式ホーム, エスカレータ1基, エレベータ2基
湊 川 公 園 駅	兵庫区下沢通1丁目	7,502	鉄筋コンクリート造地下3階		島式ホーム, エスカレータ3基, エレベータ3基
大 倉 山 駅	中央区楠町3丁目	9,405		"	島式ホーム, エスカレータ2基, エレベータ2基
県 庁 前 駅	中央区下山手通5丁目	6,899		"	片相対式ホーム(2層), エスカレータ3基, エレベータ2基
三 宮 駅	中央区北長狭通1丁目	12,003		"	片相対式ホーム(2層), エスカレータ11基, エレベータ2基
新 神 戸 駅	中央区加納町1丁目	10,687		"	島式ホーム, 片相対式ホーム エスカレータ8基, エレベータ2基 (北神急行含む)
(海 岸 線)					
舎	新 長 田 駅	長田区若松町4丁目	6,457	鉄筋コンクリート造地下3階	島式ホーム, エスカレータ5基, エレベータ1基
	駒 ケ 林 駅	長田区庄田町4丁目	6,956	鉄筋コンクリート造地下2階	島式ホーム, エスカレータ2基, エレベータ1基
	苅 藻 駅	長田区浜添通5丁目	4,662		島式ホーム, エスカレータ2基, エレベータ2基
	御 崎 公 園 駅	兵庫区浜中町1丁目	7,469		島式ホーム2面, エスカレータ4基, エレベータ3基
	和 田 岬 駅	兵庫区上庄通2丁目	8,537	鉄筋コンクリート造地下3階	島式ホーム, エスカレータ2基, エレベータ2基
	中 央 市 場 前 駅	兵庫区中之島1丁目	5,574		島式ホーム, エスカレータ4基, エレベータ2基
	ハ ー バ ー ラ ン ド 駅	中央区東川崎町1丁目	10,368	鉄筋コンクリート造地下4階	島式ホーム, エスカレータ6基, エレベータ1基
	み な と 元 町 駅	中央区栄町通4丁目	4,869	鉄筋コンクリート造地下2階	島式ホーム, エスカレータ2基, エレベータ3基
	旧 居 留 地・大 丸 前 駅	中央区三宮町2丁目	5,140	鉄筋コンクリート造地下3階	島式ホーム, エスカレータ2基, エレベータ2基
	三 宮・花 時 計 前 駅	中央区御幸通8丁目	9,182		島式ホーム, エスカレータ4基, エレベータ1基

名 称		所 在 地	建物面積 (延)	建 物 構 造	備 考
变	(西 神 · 山 手 線)		m ²		
	西 神 变 电 所	西区糀台5丁目	1,409	鉄筋コンクリート造平屋 地下総ピット	受電・き電变電所
	学 園 变 电 所	西区学園西町1丁目	739	鉄筋コンクリート造地下1階 地下2階総ピット	き電变電所
	名 谷 变 电 所	須磨区中落合2丁目	2,436	鉄筋コンクリート造地上2階 地下総ピット	受電・き電变電所
电	妙 法 寺 变 电 所	須磨区横尾1丁目	1,376	"	受電变電所
	板 地 上 宿	須磨区大黒町2丁目	(1,397)	板宿駅地下1・2階部	き電变電所 (駅舎の面積に含まれている)
		沢 兵庫区下沢通8丁目	(1,716)	上沢駅地下2階部	受電・き電变電所 (駅舎の面積に含まれている)
	下 大 倉 山	中央区楠町3丁目	(1,665)	大倉山駅地下1・2階部	き電变電所 (駅舎の面積に含まれている)
所	变 布 引	中央区加納町1丁目	(2,196)	新神戸駅地下1階部	受電・き電变電所 (駅舎の面積に含まれている)
	(海 岸 線)				
	設 駒 ケ 林 变 电 所	長田区庄田町4丁目	(2,395)	駒ヶ林駅地下1・2階部	受電・き電变電所 (駅舎の面積に含まれている)
电	备 御 崎 变 电 所	兵庫区御崎町1丁目	(1,078)	御崎車両基地地下2階部	受電・き電变電所 (車両基地の面積に含まれている)
	三 宫 变 电 所	中央区御幸通8丁目	(1,391)	三宮・花時計前駅地下2階部	受電・き電变電所 (駅舎の面積に含まれている)
事	業 务 ピ ル (既 存 分)	須磨区中落合2丁目	4,052	鉄筋コンクリート造地上4階 地下1階	
	業 务 ピ ル (増 築 分)	"	2,672	鉄骨造地上4階一部鉄筋コンクリート 造地上2階	
	御 崎 U ピ ル	兵庫区御崎町1丁目	8,274	鉄骨造及び鉄骨鉄筋コンクリート造 地上4階地下1階	関連事業部分を含む
	茹 藻 業 务 ピ ル	長田区浜添通5丁目	2,046	鉄筋コンクリート造 地上3階地下2階	関連事業部分を含む
务	(名 谷 車 両 基 地)				
	総 合 事 務 所	須磨区西落合2丁目	4,138	鉄筋コンクリート造 地上3階地下1階	
	車 檢 車 庫	"	3,973	鉄骨造平屋一部2階	臨検庫を含む
	車 両 整 備 工 場	"	6,813	"	転削場を含む
车	電 気 作 業 所	"	1,023	鉄骨造地上2階一部平屋	
	保 線 作 業 所	"	1,546	鉄骨造地上2階	
	資 材 倉 庫	"	434	鉄骨造平屋一部2階	
	担 車 置 場	"	378	鉄骨造平屋	
両	(西 神 車 庫)				
	管 理 棟	西区美賀多台2丁目	1,324	鉄筋コンクリート造 地上3階一部平屋	
	電 气 保 線 作 業 所	"	1,472	鉄骨造地上2階	
	臨 檢 庫	"	1,645	鉄骨造平屋	
地	き 電 開 閉 所	"	202	"	
	資 材 倉 庫	"	137	"	
	危 険 物 庫	"	126	鉄筋コンクリート造平屋	
等	(御 崎 車 両 基 地)	兵庫区御崎町1丁目	41,147	鉄筋コンクリート造 地上1階地下2階	車両搬入棟, 台車搬入棟含む

(2)車両

イ. 西神・山手線

(平成16年4月現在)

車種	形式	呼称	両数	定員	車体寸法(mm)		
					長さ	幅	高さ
電動客車	1100形	MC2	18両	130人	19,000	2,790	4,090
"	2100形	"	4両	"	"	"	"
"	3100形	"	6両	129人	"	"	"
"	1200形	M1	18両	144人	"	"	"
"	2200形	"	4両	"	"	"	"
"	3200形	"	6両	"	"	"	"
付随客車	1300形	T	18両	"	"	"	"
"	2300形	"	4両	"	"	"	"
"	3300形	"	6両	"	"	"	"
"	1400形	T'	18両	"	"	"	"
"	2400形	"	4両	"	"	"	"
"	3400形	"	6両	"	"	"	"
電動客車	1500形	M1'	18両	"	"	"	"
"	2500形	"	4両	"	"	"	"
"	3500形	"	6両	"	"	"	"
"	1600形	MC2'	18両	130人	"	"	"
"	2600形	"	4両	"	"	"	"
"	3600形	"	6両	129人	"	"	"

(注)自動列車制御装置、自動列車運転装置、チョッパ制御装置(1000形8~18号車, 2000形)、VVVF制御装置(3000形, 1000形1~7号車)、誘導無線装置等搭載

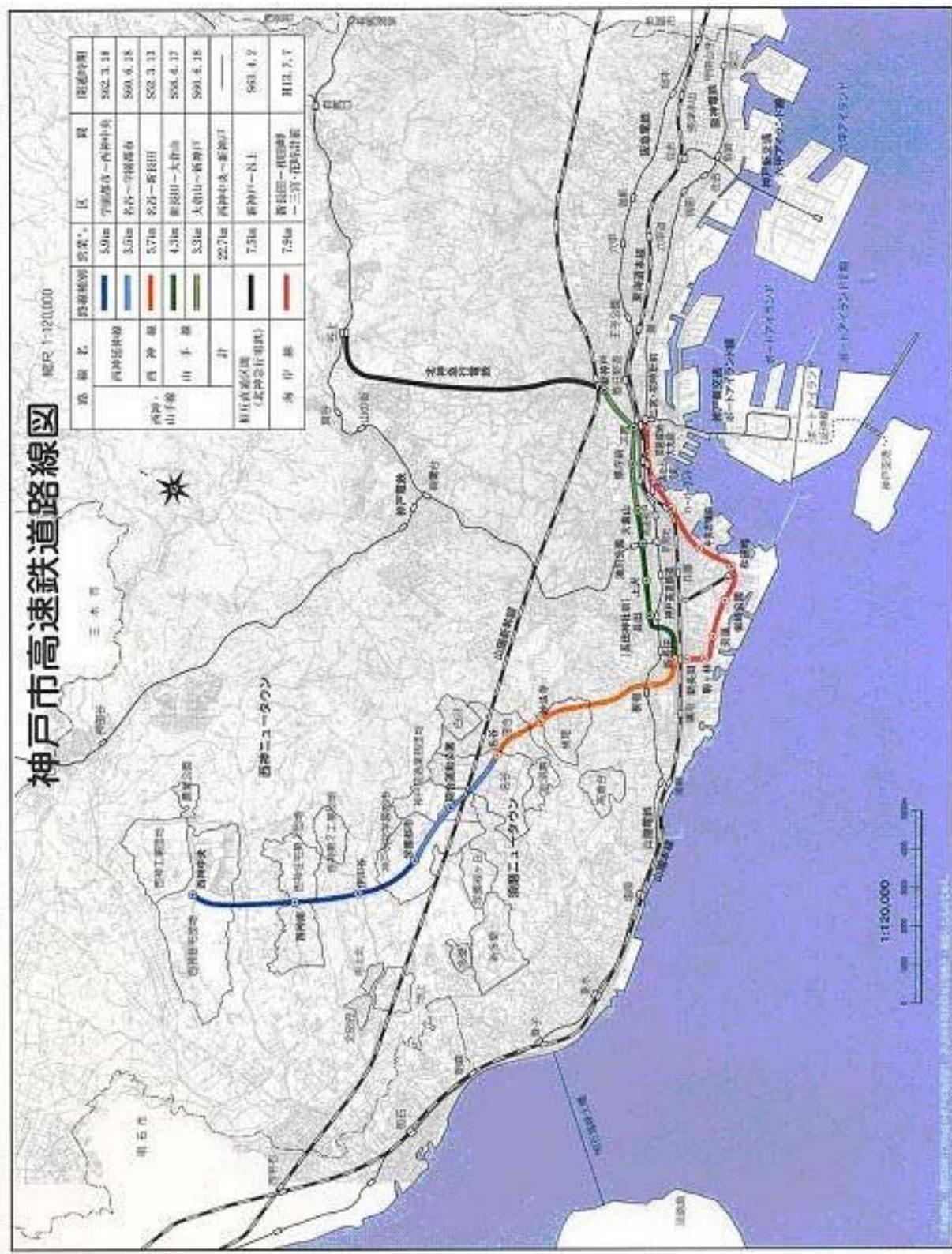
ロ. 海岸線

(平成16年4月現在)

車種	形式	呼称	両数	定員	車体寸法(mm)		
					長さ	幅	高さ
電動客車	5100形	MC2	10両	84人	15,800	2,490	3,105
"	5200形	M1	10両	97人	15,600	"	"
"	5300形	M1'	10両	"	"	"	"
"	5400形	MC2'	10両	84人	15,800	"	"

(注)自動列車制御装置、自動列車運転装置、VVVF制御装置、画像伝送・車両情報制御装置等搭載、リニアモータ

8. 路線図



・経営成績及び財政状態等の年度別推移

1. 損益計算書

直近 5 年間の損益状況は、次表のとおりとなっています。

純損益段階では平成 11 年度以降赤字が継続しております。特に海岸線が開業した平成 13 年度には、減価償却費の増加等もあり、 8,425 百万円を計上し、平成 14 年度 9,843 百万円、平成 15 年度 7,429 百万円と巨額の赤字となっています。

(1)全線

(単位:千円、税抜)

年 度		平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
区 分						
	営業収益	19,151,642	19,381,241	20,281,519	20,036,213	19,596,346
収益	1 運輸収入	16,850,486	17,022,771	17,669,559	17,636,641	17,262,935
	定 期 外	9,282,142	9,326,193	10,094,396	9,991,337	9,715,623
	定 期	7,568,344	7,696,578	7,575,163	7,645,304	7,547,312
	2 他会計負担金	122,340	135,256	170,417	182,159	184,105
	3 運輸雑収入	888,588	898,043	1,067,086	988,850	947,274
	広 告 料	443,117	424,220	447,178	455,758	427,080
	土地物件貸付料	200,153	229,254	347,399	253,581	250,778
	構内営業料	70,881	73,288	90,787	97,510	111,719
	駅共同使用料	114,307	105,088	112,904	101,143	82,125
	雑 入	60,130	66,193	68,818	80,858	75,572
	4 付帯事業収入	1,290,228	1,325,171	1,374,457	1,228,563	1,202,032
	土地物件貸付料	1,290,228	1,325,171	1,374,457	1,228,563	1,202,032
	営業外収益	1,605,699	1,362,670	1,962,149	2,223,440	4,427,682
益	1 受取利息	12,205	10,468	3,284	29	25
	2 他会計補助金	373,524	317,141	1,080,514	1,411,530	3,593,532
	3 国庫補助金	220,286	179,573	89,387	53,349	60,529
	4 県補助金	224,000	224,000	224,000	224,000	224,000
	5 基金繰入金	701,000	554,000	509,000	500,000	500,000
	6 雜 収 入	74,684	77,488	55,964	34,532	49,596
	不用品売却益	620	508	539	1,486	1,126
	雑 入	74,064	76,980	55,425	33,046	48,470
	特別利益	-	-	-	-	-
	計	20,757,341	20,743,911	22,243,668	22,259,653	24,024,028

(単位:千円、税抜)

年 度		平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
区分						
I	常業費用	15,480,891	15,282,692	22,046,042	23,022,517	22,880,310
1	人件費	6,134,545	6,159,089	7,406,964	7,754,754	7,573,940
(1)給料	2,206,984	2,127,816	2,597,340	2,730,670	2,486,152	
(2)手当	2,552,159	2,458,476	2,918,206	3,012,563	2,801,683	
扶養手当	113,972	112,668	133,888	140,659	131,286	
調整手当	235,275	226,970	276,076	290,167	264,902	
時間外勤務手当	780,300	794,117	1,001,141	1,045,724	956,032	
特殊勤務手当	161,151	137,046	137,724	144,158	127,715	
期末手当	837,865	771,053	897,983	881,637	776,298	
勤勉手当	265,798	260,260	280,132	313,069	360,997	
管理職手当	43,637	39,994	41,677	40,315	40,844	
通勤手当	48,180	50,488	59,721	60,650	56,226	
住居手当	64,629	63,527	78,152	82,147	79,079	
見習手当	1,150	2,315	8,207	10,960	10,280	
管理職特別手当	302	148	288	97	26	
特例一時金	-	-	3,217	-	-	
(3)退職金	534,707	737,865	834,474	941,490	1,314,349	
(4)法定福利費	147,390	741,121	918,911	944,280	861,367	
健康保険料	228,815	225,289	269,401	282,284	263,622	
共済組合負担金	513,814	511,246	644,000	656,261	591,462	
地方公務員災害補償負担金	4,761	4,586	5,510	5,735	6,283	
(5)厚生福利費	93,306	93,812	138,033	125,751	110,389	
2	経費	3,888,155	3,864,348	4,276,194	4,465,702	4,411,355
(1)動力費	511,955	518,320	581,936	572,314	546,557	
(2)修繕費	1,141,848	1,099,277	1,409,088	1,503,589	1,524,222	
動道修繕費	92,434	78,954	85,712	80,061	85,744	
機械器具及び設備修繕費	24,174	20,126	13,360	14,548	20,068	
建物修繕費	76,658	75,331	148,423	157,391	156,621	
通信施設修繕費	21,064	21,672	15,989	22,673	26,654	
電気信号保安装置修繕費	80,630	80,566	95,703	63,324	60,112	
電力機施設修繕費	23,768	26,755	30,504	41,085	50,743	
変電施設修繕費	46,060	43,846	71,124	58,238	72,084	
換気排水施設修繕費	64,886	66,541	150,873	182,552	177,590	
雨廊修繕費	426,653	406,928	468,839	495,805	510,829	
駅務機器修繕費	250,883	243,272	294,038	337,212	336,362	
その他修繕費	34,638	35,297	34,523	37,900	28,515	
(3)水道光熱費	471,672	492,783	722,104	712,080	660,399	
(4)その他	1,762,680	1,753,968	1,563,666	1,677,719	1,680,177	
3	油脂	867	679	798	729	947
乗車券費	57,178	63,572	85,266	72,259	54,978	
乗消品費	47,480	38,068	39,495	37,356	34,962	
被服費	12,204	7,913	17,279	10,504	8,545	
図書費	461	255	426	459	229	
乗車券販売手数料	109,368	110,019	121,743	113,651	110,984	
広告宣伝費	23,239	11,610	17,528	21,099	24,505	
広告業務委託料	60,390	59,903	62,235	66,207	61,912	
旅費	1,460	1,642	2,440	3,376	1,800	
通信費	4,099	3,176	3,446	3,612	3,910	
車両清掃料	8,457	8,018	11,579	9,895	8,140	
停車場清掃料	54,610	60,296	65,050	68,916	66,252	
清掃料	116,718	109,357	101,496	139,634	148,213	
印刷製本費	135	156	-	-	-	
印刷費	6,293	1,299	2,136	1,843	2,288	
郵便費	317	100	189	467	1,986	
販賣金	10,380	12,303	17,758	19,454	21,300	
会員費	865	560	193	203	105	
報償費	344	807	304	3,344	2,919	
交際費	565	238	100	68	44	
委託料	646,962	608,459	185,099	324,142	410,964	
手数料	56,757	54,839	57,528	61,504	57,384	
手務委託料	32,595	32,692	30,608	32,463	28,867	
販賣料	25,524	23,891	28,815	29,869	29,940	
保険料	9,513	9,924	10,921	12,721	12,749	
調査費	357	176	237	708	5,091	
自動車重量税	178	272	190	266	286	
固定資産除却損	57,549	120,966	204,368	41,837	67,895	
一般会計負担金	132,946	129,042	121,190	184,480	139,560	
繕	284,879	283,748	375,321	416,564	373,432	
3	減価償却費	5,458,191	5,239,255	10,362,884	10,802,061	10,895,015
	運送施設有形固定資産減価償却費	5,438,961	5,223,876	9,935,752	10,244,931	10,342,936
	付帯事業有形固定資産減価償却費	19,230	15,379	427,132	557,130	552,079
II	常業外費用	8,086,409	7,252,532	8,623,254	9,080,165	8,525,418
1	支払利息及び企業債譲費	7,583,658	6,745,566	8,115,842	8,580,069	8,023,185
	一時借入金利子	14,344	63,337	100,981	98,620	95,514
	企業債利子	7,549,446	6,670,113	8,003,319	8,452,731	7,913,875
	企業債譲費	19,868	12,116	11,542	28,718	13,796
2	他会計繰出金	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
3	雜支	2,751	6,966	7,412	96	2,233
III	特別損失	-	-	-	-	48,176
	1 通年損益修正損	23,567,300	22,515,224	30,669,296	32,102,682	31,453,904
	常損益	△2,809,959	△1,771,313	△8,425,628	△9,843,029	△7,381,700
総	損益	△2,809,959	△1,771,313	△8,425,628	△9,843,029	△7,429,876

各種比率分析

平成 13 年度における海岸線開業による減価償却費の増加及び平成 15 年度における会計処理の変更による総収益～他会計補助金（特例債元金補助金）の増加が、諸比率に影響を及ぼしています。このため、総収益増加が関係する平成 15 年度の諸比率は一見改善している様に見えますが、この会計処理の変更の影響を除外しますと、比率は（ ）内となり、平成 14 年度と平成 15 年度は同等の結果となっています。

項目	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
人件費 ÷ 営業収益(%)	32. ⁰³	31. ⁷⁸	36. ⁵²	38. ⁷⁰	38. ⁶⁵
人件費 (退職金を除く) ÷ 営業収益(%)	29. ²⁴	27. ⁹⁷	32. ⁴¹	34. ⁰⁰	31. ⁹⁴
減価償却費 ÷ 営業収益(%)	28. ⁵⁰	27. ⁰³	51. ¹⁰	53. ⁹¹	55. ⁶⁰
修繕費 ÷ 営業収益(%)	5. ⁹⁶	5. ⁶⁷	6. ⁹⁵	7. ⁵⁰	7. ⁷⁸
委託費 ÷ 営業収益(%)	3. ³⁸	3. ¹⁴	0. ⁹¹	1. ⁶²	2. ¹⁰
支払利息及び 企業債務費 ÷ 営業収益(%)	39. ⁶⁰	34. ⁸⁰	40. ⁰²	42. ⁸²	40. ⁹⁴
(人件費+減価償却費) ÷ 営業収益(%)	60. ⁵³	58. ⁸¹	87. ⁶²	92. ⁶¹	94. ²⁵
人件費 ÷ 総収益(%)	29. ⁵⁵	29. ⁶⁹	33. ³⁰	34. ⁸⁴	31. ⁵³ (34. ⁸³)
減価償却費 ÷ 総収益(%)	26. ³⁰	25. ²⁶	46. ⁵⁹	48. ⁵³	45. ³⁵ (50. ¹¹)
支払利息及び 企業債務費 ÷ 総収益(%)	36. ⁵³	32. ⁵³	36. ⁴⁹	38. ⁵⁵	33. ⁴⁰ (36. ⁹⁰)
(減価償却費+支払利息 及び企業債務費) ÷ 総収益(%)	62. ⁸³	57. ⁷⁹	83. ⁰⁸	87. ⁰⁸	78. ⁷⁵ (87. ⁰¹)
(人件費+減価償却費+ 支払利息及び企業債務費) ÷ 総収益(%)	92. ³⁸	87. ⁴⁷	116. ³⁷	121. ⁹¹	110. ²⁷ (121. ⁸⁴)

（注）諸比率は少数点第 3 位未満を四捨五入している。

(2)西神・山手線

(単位:千円、税抜)

年 度		平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
区 分						
収 益	営業収益	19,151,642	19,381,241	19,110,739	18,551,313	18,086,471
	1 運輸収入	16,850,486	17,022,771	16,718,029	16,383,340	15,967,529
	定期外	9,282,142	9,326,193	9,401,951	9,167,392	8,884,451
	定期	7,568,344	7,696,578	7,316,078	7,215,948	7,083,078
	2 他会計負担金	122,340	135,256	135,072	134,892	136,535
	3 運輸雑収入	888,588	898,043	969,582	895,019	856,955
	広告料	443,117	424,220	406,232	401,246	378,260
	土地物件貸付料	200,153	229,254	311,333	242,799	238,164
	構内営業料	70,881	73,288	74,099	74,721	88,502
	駅共同使用料	114,307	105,088	112,904	101,143	82,125
	雑入	60,130	66,193	65,014	75,110	69,904
	4 付帯事業収入	1,290,228	1,325,171	1,288,056	1,138,062	1,125,452
	土地物件貸付料	1,290,228	1,325,171	1,288,056	1,138,062	1,125,452
	営業外収益	1,605,699	1,362,670	1,134,451	1,007,967	3,223,247
	1 受取利息	12,205	10,468	3,107	27	23
	2 他会計補助金	373,524	317,141	256,009	198,517	2,392,819
	共済公的負担繰入金	62,564	71,854	60,660	48,457	46,489
	児童手当繰入金	-	1,487	3,590	3,653	2,474
	EV建設費補助金	2 21,489	-	-	-	-
	特例債利子補助金	289,471	243,800	191,759	146,407	3 62,999
	特例債元金補助金	-	-	-	-	4 2,280,857
	補正予算債利子補助	-	-	-	-	-
	企業債特別分利子補	-	-	-	-	-
	3 国庫補助金	220,286	179,573	89,387	53,349	60,529
	4 県補助金	224,000	224,000	224,000	224,000	224,000
	5 基金繰入金	701,000	554,000	509,000	500,000	500,000
	6 雑収入	74,684	77,488	52,948	32,074	45,876
	不用品売却益	620	508	510	1,381	1,042
	雑入	74,064	76,980	52,438	30,693	44,834
	特別利益	-	-	-	-	-
	計	20,757,341	20,743,911	20,245,190	19,559,280	21,309,718

- 1 児童手当繰入金(11-12年度) 平成12年度より児童手当繰入金(総務省繰出基準に基づく)制度が新設
- 2 EV建設費補助金(11年度) フェスティック神戸大会の開催に合わせ、地下鉄駅EV·E·S·Cを整備するため
に要した建設費に対し、平成2年度より10年分割で補助を受け入れ(平成11年度が最終年度)
- 3 特例債利子補助(14-15年度) 平成5年度から平成14年度までの時限制度であった特例債利子補助が平成
15年度から平成24年度まで継続延長されることとなった際、補助対象の見直し(補助対象2%→0.6%)が
なされた。
- 4 特例債元金償還補助金(14-15年度) 総務省通知「特例債元金償還金補助金の財務処理の変更についてに基
づき、平成15年度より資本的収入 収益的収入に変更

年 度		平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
区 分						
I	常業費用	15,480,891	15,262,692	14,182,635	13,396,164	13,381,528
1 人 件 費	6,134,545	6,159,089	5,818,171	5,283,010	5,539,110	
(1) 給 料	2,206,984	2,127,816	2,040,210	1,923,757	1,829,062	
(2) 手 当	2,552,159	2,458,475	2,292,251	2,122,351	2,061,198	
扶 葉 手 当	113,972	112,568	105,169	99,095	96,587	
調 整 手 当	235,275	226,970	216,858	204,423	194,888	
時 間 外 勤 務 手 当	780,300	794,117	786,396	738,826	702,617	
特 殊 勤 務 手 当	161,151	137,045	108,182	101,559	93,960	
期 末 手 当	837,865	771,053	※1 705,365	※2 621,113	570,386	
勤 勉 手 当	265,798	260,250	220,044	220,557	265,588	
管 理 費 手 当	43,537	39,994	32,737	※3 28,402	30,049	
通 勤 手 当	48,180	50,488	46,910	42,714	41,365	
住 店 手 当	64,629	63,527	61,389	57,872	53,178	
見 事 手 当	1,150	2,315	6,447	7,721	7,563	
管 理 費 特 別 手 当	302	148	227	69	19	
持 例 一 時 金	-	-	※4 2,527	-	-	
(3) 退 職 金	534,707	737,865	655,480	483,065	※5 934,133	
(4) 法 定 福 利 金	747,390	741,121	721,805	665,245	633,708	
健 康 保 険 料	228,815	225,289	211,615	198,869	193,947	
共 済 組 合 貢 担 金	513,814	511,246	505,862	462,336	435,138	
地方公務員災害補償負担金	4,761	4,586	4,328	4,040	4,623	
(5) 厚 生 福 利 金	93,305	93,812	108,425	88,592	81,009	
2 修 磨 費	3,888,155	3,884,348	3,496,011	3,295,261	3,125,681	
(1) 動 力 費	511,965	518,320	510,740	477,909	454,249	
(2) 修 磨	1,141,848	1,099,277	1,172,951	1,090,519	1,081,363	
軌 道 修 磨 費	92,434	78,954	74,172	78,466	64,233	
鋼 構 鋼 物 及 び 鋼 設 備 修 磨 費	24,174	20,125	13,243	11,617	17,933	
建 物 修 磨 費	76,658	75,331	73,959	84,435	87,648	
通 信 施 設 修 磨 費	21,064	21,672	15,989	15,213	16,801	
電 気 信 信 保 安 施 設 修 磨 費	80,630	80,556	93,537	55,481	53,461	
電 力 線 施 設 修 磨 費	23,768	26,756	27,387	30,913	40,411	
電 電 施 設 修 磨 費	46,060	43,846	69,160	52,999	61,965	
換 気 排 水 施 設 修 磨 費	64,886	66,541	68,757	66,122	62,432	
車両 修 磨 費	426,653	406,928	465,676	433,051	430,865	
駅 修 磨 費	250,883	249,272	243,894	234,109	224,461	
そ の 他 修 磨 費	34,638	35,297	27,377	28,114	21,153	
(3) 水 道 光 熱 費	471,672	492,783	491,031	459,727	415,935	
(4) そ の 他	1,762,680	1,763,968	1,321,689	1,267,106	1,174,134	
油 脂 費	867	679	633	541	703	
乗 車 券 費	67,178	63,672	67,808	53,802	40,783	
消 品 費	47,480	38,068	31,920	27,711	25,927	
被 傷 費	12,204	7,913	13,702	7,792	6,339	
因 痘 費	461	256	338	341	170	
乗 車 券 版 亮 手 敷 料	109,368	110,019	115,181	84,306	82,328	
広 告 費	23,239	11,610	15,922	16,576	18,178	
広 告 業 務 委 託 料	60,390	59,903	56,634	58,288	45,927	
賃 駆 費	1,460	1,642	1,935	2,503	1,335	
旅 費	4,099	3,176	2,732	2,679	2,900	
通 信 運 航 費	8,457	8,018	9,182	7,340	6,038	
車 洗 清 撃 料	54,610	60,296	59,052	58,440	56,184	
停 車 場 清 撃 料	116,718	109,357	84,525	109,509	114,122	
清 撃 料	136	※6 156	-	-	-	
印 刷 製 本 費	6,293	1,299	1,694	1,441	1,697	
事 故 相 金	317	100	150	347	※7 1,473	
会 賛 費	10,380	12,303	14,082	14,431	15,801	
会 賛 費	865	550	153	151	78	
交 通 費	344	807	241	※8 2,480	2,165	
委 託 料	666	236	79	60	33	
事 故 敷 料	646,962	608,459	※9 146,784	237,154	265,271	
事 務 委 託 料	56,757	54,839	45,620	45,624	42,567	
事 務 委 託 料	32,596	32,692	24,272	24,081	21,413	
賃 借 料	25,524	23,891	22,850	22,157	22,210	
保 険 料	9,513	9,924	8,660	9,437	9,457	
調 整 料	357	176	188	526	3,776	
自 動 車 重 量 税	178	272	151	190	212	
固 定 資 產 除 却 捐	57,549	120,966	※11 204,368	41,837	67,895	
一 般 会 計 貢 担 金	132,946	129,042	96,104	136,847	103,526	
雜 費	284,879	283,746	297,629	298,726	215,626	
3 減 價 (賞)却 費	5,458,191	5,239,255	4,868,453	4,817,893	4,716,737	
有 形 固 定 資 產 減 價 (賞)却 費	5,38,961	5,223,876	4,840,137	4,793,660	4,693,432	
無 形 固 定 資 產 減 價 (賞)却 費	19,230	15,379	28,316	24,243	23,305	
II 常業外費用	8,086,409	7,252,532	6,381,736	6,205,076	5,645,423	
1 支 払 利 息 及 び 企 業 債 賠 費	7,583,668	6,745,566	5,878,901	5,705,006	5,143,197	
一 時 借 入 金 利 子	14,344	63,337	-	-	-	
企 業 債 利 子	7,549,446	6,670,113	6,867,359	5,676,287	5,129,401	
企 業 債 賠 費	19,868	12,116	11,542	28,718	13,796	
2 他 金 計 繰 出 金	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	
3 雜 支 出 金	2,751	6,966	2,835	71	2,226	
III 特 別 損 失	-	-	-	-	-	
1 通 年 度 損 益 調 正 損	-	-	-	-	-	
計	23,567,300	22,515,224	20,564,371	19,601,240	19,026,951	
常 捐 益	△2,809,959	△1,771,313	△319,181	△41,960	2,282,767	
純 益	△2,809,959	△1,771,313	△319,181	△41,960	2,282,767	

- 1 期末・勤勉手当（13年度）支給月を4.75月 4.7月に減額
- 2 期末・勤勉手当（14年度）支給月を4.7月 4.4月に減額
- 3 管理職特別手当（13-14年度）交通局の管理職のみ、局長級 20%、部長級 15%、課長級 10%の手当力
ットを2002年7月から実施
- 4 特例一時金（13年度）2002年3月1日に在職する職員に対し、4,344円を支給（給料表の改訂見送りに伴う、
公民較差の特例一時金）
- 5 退職金（平成15年度）退職者数の増
- 6 清掃料（12-13年度）支出費目を委託料に統合・廃止
- 7 事故費（14-15年度）戸挟み事故示談金等の増
- 8 報償費（14-15年度）公務災害見舞金の発生に伴う増
- 9 委託料（12-13年度）高速保守委託料の減（派遣法の改正に伴い、出向職員人件費を委託料として12年度ま
で支出していたが、平成13年度より出向職員を交通局に戻している。）
- 10 調査費（14-15年度）TDM実証実験（エコショッピング・エコファミリー制度）実施に伴う経費の増
- 11 固定資産除却損（13年度）海岸線開業に伴う運行管理機器の更新による増

(3) 海岸線

(単位:千円, 税抜)

区分	年 度	年 度		
		平成13年度	平成14年度	平成15年度
収益	営業収益	1,170,780	1,484,900	1,509,875
	1 運輸収入	951,530	1,253,301	1,295,406
	定期外	692,445	823,945	831,172
	定期	259,085	429,356	464,234
	2 他会計負担金	35,345	47,267	47,570
	3 運輸雑収入	97,504	93,831	90,319
	広告料	40,946	54,512	48,820
	土地物件貸付料	36,066	10,782	12,614
	構内営業料	16,688	22,789	23,217
	駅共同使用料	-	-	-
	雑入	3,804	5,748	5,668
	4 付帯事業収入	86,401	90,501	76,580
	土地物件貸付料	86,401	90,501	76,580
	営業外収益	827,698	1,215,473	1,204,435
	1 受取利息	177	1	2
	2 他会計補助金	824,505	2 1,213,013	1,200,713
	3 国庫補助金	-	-	-
	4 県補助金	-	-	-
	5 基金繰入金	-	-	-
	6 雑収入	3,016	2,458	3,720
	不用品売却益	29	105	84
	雑入	2,987	2,353	3,636
	特別利益	-	-	-
	計	1,998,478	2,700,373	2,714,310

- 1 受取利息 (13-14年度) 海岸線建設資金の減に伴う受取利息の減
- 2 他会計補助金 (13-14年度) 海岸線開業に伴う増 (開業前の期間においては資本的収入で受入)

(単位:千円、税抜)

区分		年 度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
I	官 葉 費 用		7,863,407	9,626,353	9,498,782
1	人 件 費		1,588,793	2,471,744	2,034,830
(1)	給 料		557,130	806,913	657,090
(2)	手 当		625,955	890,212	740,485
扶	養 手 当		28,719	41,564	34,698
調	整 手 当		59,218	85,744	70,014
時	間 外 勤 務 手 当		214,745	309,898	252,415
特	殊 勤 務 手 当		29,542	42,599	33,755
期	未 手 当	※1	192,618	※2	260,524
勤	勉 手 当		60,088	92,512	204,912
管	理 勤 手 当		8,940	11,913	10,795
通	勤 手 当		12,811	17,916	14,860
住	居 手 当		16,763	24,275	20,901
見	童 手 当		1,760	3,239	2,717
管	理 勤 特 別 手 当		61	※3	28
特	例 一 時 金	※4	690	—	7
(3)	退 職 金		178,994	458,425	380,216
(4)	法 定 福 利 費		197,106	279,036	227,659
健	康 保 険 料		57,786	83,415	69,675
共	済 組 合 負 担 金		138,138	193,925	156,324
地	方 公 務 員 疾 病 补 償 負 担 金		1,182	1,695	1,660
(5)	厚 生 福 利 費		29,608	37,159	29,380
2	經 費		780,183	1,170,441	1,285,874
(1)	動 力 費		70,596	94,405	92,308
(2)	修 積 費		236,537	413,070	442,859
軌	道 修 積 費		11,540	11,596	21,511
諸	構 築 物 及 び 諸 設 備 修 積 費		117	2,931	2,135
建	物 修 積 費		75,064	72,956	68,973
通	信 施 設 修 積 費		—	7,460	8,753
電	気 信 号 保 安 施 設 修 積 費		2,166	7,843	6,651
電	力 線 施 設 修 積 費		3,117	10,172	10,332
交	電 施 設 修 積 費		1,964	5,239	10,119
換	氣 排 水 施 設 修 積 費		82,116	116,430	115,158
電	車 修 積 費		3,163	65,554	79,964
車	修 積 費		50,144	103,103	111,901
其	の 他 修 積 費		7,146	9,786	7,362
(3)	水 道 光 熱 費		231,073	252,353	244,464
(4)	そ の 他		241,977	410,613	506,043
3	油 脂 費		165	188	244
乗	車 券 費		17,648	18,657	14,195
乗	消 品 費		8,175	9,645	9,025
被	被 服 費		3,577	2,712	2,206
圖	書 費		88	118	59
乗	車 券 費		6,562	29,345	28,656
廣	告 宣 伝 費		1,606	2,523	6,327
廣	告 業 務 委 託 費		5,701	7,919	15,985
講	習 費		505	872	465
旅	費		713	933	1,010
通	信 運 輸 費		2,397	2,555	2,102
通	車 両 清 掃 費		5,998	10,476	10,068
停	車 場 清 掃 費		16,910	30,125	34,091
清	掃 費		—	—	—
印	刷 製 本 費		442	502	591
事	事 故 費		39	120	513
事	負 担 金		3,676	5,023	5,499
会	議 償 費		40	52	27
報	費		63	864	754
交	際 費		21	18	11
委	託 費		38,315	86,988	145,693
委	數 費		11,908	15,880	14,817
事	務 委 託 費		6,336	8,382	7,454
事	借 費		5,965	7,712	7,730
保	險 費		2,261	3,284	3,292
調	査 費		49	183	※6 1,315
自	動 車 重 量 税		39	66	74
固	定 資 產 除 却 損		—	—	—
一	般 会 計 費		25,086	47,633	36,034
雜	費		77,692	117,838	157,806
3	減 価 傷 却 費		5,494,431	5,984,168	6,178,278
有	形 固 定 資 產 減 価 傷 却 費		5,095,615	5,451,281	5,649,504
無	形 固 定 資 產 減 価 傷 却 費		398,816	532,887	528,774
II	官 葉 外 費 用		2,241,518	2,875,089	2,879,995
1	支 払 利 息 及 び 企 業 債 諸 費		2,236,941	2,875,064	2,879,988
2	一 時 借 入 金 利 子		100,981	98,620	95,514
企	業 債 利 子		2,135,960	2,776,444	2,784,474
正	業 債 諸 費		—	—	—
2	他 会 計 編 出 金		—	—	—
3	雜 支 出		4,577	25	7
III	特 別 損 失		—	—	48,176
1	過 年 度 損 益 修 正 損		—	—	—
計			10,104,925	12,501,442	12,426,953
常	損 益		△8,106,447	△9,801,069	△9,664,467
經	統		△8,106,447	△9,801,069	△9,712,643

- 1 期末・勤勉手当（13年度）支給月を4.75月 4.7月に減額
- 2 期末・勤勉手当（14年度）支給月を4.7月 4.4月に減額
- 3 管理職特別手当（13-14年度）交通局の管理職のみ、局長級 20%、部長級 15%、課長級 10%の手当力
ットを2002年7月から実施
- 4 特例一時金（13年度）2002年3月1日在職する職員に対し、4,344円を支給（給料表の改訂に見送りに伴
う、公民較差の特例一時金）
- 5 委託料（14-15年度）嘱託駅掌（旧：公済会への委託）の増
- 6 調査費（14-15年度）TDM実証実験（エコショッピング・エコファミリー制度）実施に伴う経費の増
- 7 特別損失（15年度）海岸線固定資産の見直し（月割償却実施）に伴う特別損失

2. 貸借対照表

(単位:千円)

区分	年度				
	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
1. 固定資産	341,173,359	382,436,526	398,256,329	388,327,810	378,406,640
(1) 通信施設有形固定資産	135,118,320	132,086,695	348,889,867	340,253,627	331,570,269
ア 土 地	4,332,076	4,332,076	9,997,182	9,993,795	11,153,361
イ 建 物	13,659,142	12,923,821	47,505,084	45,936,918	45,562,845
ウ 線 路 設 備	99,781,314	97,669,971	234,771,987	231,116,530	226,306,034
エ 電 路 設 備	7,615,980	8,371,268	22,154,669	21,594,668	19,769,337
オ そ の 他 構 築 物	1,114,916	1,045,600	993,102	954,806	889,622
カ 車	4,506,452	4,195,305	11,888,358	10,536,719	9,173,146
キ 機 械 装 置	4,077,566	3,521,600	21,419,850	19,973,410	18,568,019
ク 工 具 器 具 備 品	30,874	27,054	159,645	146,781	148,905
(2) 付帯事業用有形固定資産	6,702,175	6,306,165	5,939,334	5,627,370	5,436,131
ア 土 地	935,547	935,547	935,547	935,547	935,547
イ 建 物	5,689,489	5,302,119	4,942,758	4,637,280	4,450,696
ウ そ の 他 構 築 物	77,139	68,499	61,029	54,543	48,888
(3) 通信施設無形固定資産	168,080	214,811	2,722,032	2,171,157	1,719,176
ア 電 気 力 入 供 給 施 設 利 用 権	9,982	4,396	172,898	188,747	221,995
イ 電 話 施 設 利 用 権	4,795	4,795	6,178	6,108	6,178
ウ 水 道 施 設 利 用 権	370	157	-	-	-
エ 地 上 行 権	-	61,995	2,497,158	1,958,197	1,459,964
オ 通 行 権	162,933	143,468	45,798	36,332	26,677
カ ソ フ ト ウ ェ ア	-	-	-	1,772	4,362
(4) 付帯事業無形固定資産	230	115	-	-	-
ア 水 道 施 設 利 用 権	230	115	-	-	-
(5) 通信施設建設仮勘定	157,088,619	202,621,197	115,811	373,655	396,000
(6) 新交通施設建設仮勘定	22,523	22,523	22,523	22,523	22,523
(7) 付帯事業建設仮勘定	-	-	7,507	-	2,200
(8) 投資	42,073,612	41,185,019	40,559,265	39,879,578	39,261,341
2. 流動資産	17,426,625	19,248,611	7,348,382	4,146,128	4,082,644
(1) 現 金 預 金	13,087,679	12,756,329	※1 3,488,613	3,123,220	3,109,645
(2) 未 収 金	4,246,981	6,367,986	3,737,808	903,384	850,511
(3) 荷 蔵 品	78,612	104,451	106,887	108,160	111,716
(4) そ の 他 流 動 資 産	14,353	19,845	15,074	11,364	10,972
資 産 合 計	358,599,984	401,685,136	405,604,711	392,473,938	382,489,484
3. 固定負債	25,707,000	22,895,096	22,629,289	26,318,563	30,441,115
(1) 特 例 債	16,498,674	14,576,401	12,563,786	11,393,000	10,238,143
(2) 災 害 復 旧 事 業 債	48,000	48,000	45,499	42,913	40,238
(3) 資 本 費 負 稚 和 分 企 業 債	-	-	2,276,000	7,854,000	13,754,000
(4) そ の 他 固 定 負 債	9,160,326	8,270,695	7,644,004	7,028,650	6,408,734
4. 流動負債	22,736,646	25,006,744	16,041,105	13,297,393	13,578,888
(1) 一 時 借 入 金	-	-	※3 8,600,000	8,600,000	8,600,000
(2) 未 払 金	21,549,119	23,870,544	6,253,208	3,488,838	3,825,374
(3) 賞 金	1,090,016	1,037,840	1,074,428	1,109,668	1,053,677
(4) 預 り 金	77,594	79,200	113,469	98,461	99,367
(5) そ の 他 流 動 負 債	19,917	19,160	-	426	470
負 債 合 計	48,443,646	47,901,840	38,570,394	39,615,956	44,020,003
5. 資 本	270,062,901	300,809,223	314,548,038	307,504,144	299,701,995
(1) 自 己 資 本	66,981,900	74,619,900	77,798,900	78,071,900	78,371,900
ア 自 己 資 本	145,900	145,900	145,900	145,900	145,900
イ 他 会 計 出 資 金	66,836,000	74,474,000	77,653,000	77,926,000	78,226,000
(2) 債 入 資 本	203,081,001	226,189,323	236,748,138	229,432,244	221,330,095
6. 剰 余 金	40,093,437	52,974,073	52,488,279	45,353,838	38,767,486
(1) 資 本 剰 余 金	148,164,230	162,816,179	170,754,013	173,464,601	140,775,605
ア 愛 贈 財 産 評 価 額	847,614	851,890	856,999	911,426	1,026,302
イ 連 動 受 入 寄 付 金	7,146,215	7,418,970	7,455,853	7,461,283	7,461,283
ウ 連 動 補 助 金	60,322,588	70,414,149	74,566,335	74,658,043	74,836,734
① 国 庫 補 助 金	29,165,310	34,200,981	36,153,472	36,166,029	36,213,729
② 一 段 会 計 補 助 金	30,666,606	35,722,496	37,922,190	37,954,948	38,024,980
③ 借 補 助 金	490,672	490,673	490,673	490,673	490,673
④ そ の 他 補 助 金				※4 46,393	107,352
エ 他 会 計 繙 入 金	37,844,404	37,844,404	37,844,404	37,844,404	37,844,404
オ 基 金 収 入 金	16,127,255	16,128,193	16,129,119	16,064,799	16,066,077
カ 他 会 計 補 助 金	25,740,190	30,022,609	33,765,011	36,354,754	※5 3,371,913
キ そ の 他 資 本 剰 余 金	135,964	135,964	136,292	169,892	169,892
(2) 欠 損 金	△108,070,793	△109,842,106	△118,267,734	△128,110,763	△102,008,119
ア 当 年 度 未 处 理 欠 損 金	△108,070,793	△109,842,106	△118,267,734	△128,110,763	△102,008,119
資 本 合 計	310,156,338	353,783,296	367,034,317	362,857,982	338,469,481
負 債・資 本 合 計	368,599,984	401,685,136	405,604,711	392,473,938	382,489,484

- 1 現金預金（12-13年度）海岸線建設資金が開業に伴い減少したため。
- 2 資本費負担緩和債（13年度）13年度より資金不足の悪化を止めるため発行
- 3 一時借入金（13年度）交通事業基金からの一時借入金の増
- 4 その他補助金（14-15年度）省エネルギー事業実施に伴うNEDO補助金、環境省補助金の受入
- 5 他会計補助金（15年度）特例債元金償還金補助金の取崩に伴う減

各種比率分析

総資産に占める固定資産の比率が高く、特に海岸線が開業した平成13年度以降は実に98パーセントを超えています。

また、借入金及び企業債の比率も高く60パーセントを超えています。

これは地下鉄事業が典型的な装置産業であることを示しており、また、このため減価償却費が多額となります。

更に、固定資産取得を借入金及び企業債で実施しているため、支払利息及び企業債務費も多額となります。

従って、減価償却費と支払利息及び企業債務費が収益を圧迫することになります。

項目	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
固定資産 ÷ 資産合計(%)	95. ¹⁴	95. ²¹	98. ¹⁹	98. ⁹⁴	98. ⁹³
(借入金+企業債) ÷ 負債及び資本合計(%)	61. ²⁵	59. ⁹⁵	64. ¹⁶	65. ⁵⁶	66. ⁴⁰

(注)企業債には借入資本金を含む。

・比較分析

公営地下鉄事業を実施している諸都市間との比較分析結果(平成14年度の公営企業年鑑による)は次のとあります。

1.概要

項目	団体名	東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
1.事業開始年月日		S.35.12.4	S.46.12.16	S.62.7.15	S.47.12.16	S.32.11.15	S.56.5.29	S. 8.5.20	S.52.3.13	S.56.7.26
2.営業路線(km)		109.0	48.0	14.8	40.4	79.0	26.4	115.6	30.6	17.8
3.延日営業キロ(km)		39,785.0	17,520.0	5,402.0	14,746.0	28,547.0	9,636.0	42,194.0	11,169.0	6,497.0
4.駅数(駅)		106	49	17	32	89	27	111	26	19
5.運転系統数(本)		4	3	1	1	6	2	13	2	2
6.期末在籍車両(両)		1,094	404	84	228	750	204	1,200	208	144
7.平均在籍車両(両)		1,094	404	84	228	742	204	1,200	208	144
8.平均車齢(年)		9	13.8	14.4	16.7	12.5	11.1	13.1	13.7	18.4
9.平均定員(人)		126	128.5	144.0	137.1	117.7	123.1	133.9	133.0	142.2
10.年間延実駆動車両数(両)		302,072	113,096	23,256	61,470	221,252	60,726	355,788	64,542	43,104
11.走行キロ										
(1)年間(千km)		110,074	35,384	6,911	26,055	68,574	17,292	107,094	19,035	13,127
(2)1日平均(km)		301,573	96,942	18,934	71,384	187,874	47,375	293,408	52,151	35,964
12.輸送人員(重複分除%)										
(1)年間(千人)		722,409	205,804	58,776	158,878	405,478	112,860	849,375	107,974	106,221
(2)うち定期(千人)		413,096	57,679	21,220	85,589	184,249	54,181	430,605	52,793	45,215
(3)同比率(%)		57.2	28.0	36.1	53.9	45.4	48.0	50.7	48.9	42.6
(4)1日平均(人)		1,979,203	563,847	161,030	435,282	1,110,899	309,205	2,327,055	295,819	291,016
13.延人キロ										
(1)年間(千人キロ)		5,118,060	1,202,631	309,363	1,354,782	2,549,187	551,718	5,065,816	968,364	545,079
(2)うち定期(千人キロ)		3,170,242	428,477	122,011	780,335	1,312,676	294,403	3,023,680	529,624	256,930
(3)同比率(%)		61.9	35.6	39.4	57.6	51.5	53.4	59.7	54.7	47.1
14.旅客運輸収益										
(1)年間(千円)		106,844,970	36,487,510	11,275,140	28,822,559	65,100,695	18,970,852	141,914,922	17,818,800	18,908,169
(2)うち定期(千円)		47,374,380	7,232,585	2,971,560	12,142,163	21,895,224	6,926,228	55,819,862	7,645,304	6,017,490
(3)同比率(%)		44.3	19.8	26.4	42.1	33.6	36.5	39.3	42.9	31.8
(4)1日平均(円)		292,725,945	99,965,781	30,890,795	78,965,915	178,358,068	51,974,937	388,808,005	48,818,630	51,803,203
15.職員数										
(1)損益勘定所属職員(人)		3,939	1,015	335	997	2,733	573	5,524	685	504
(2)資本勘定所属職員(人)		-	12	4	244	282	56	468	14	143
(3)計(人)		3,939	1,027	339	1,241	3,015	629	5,992	699	647

(比較分析結果)

1. 営業路線が短い。仙台市、福岡市、京都市について4番目に短い。
2. 旅客運輸収益に占める定期券比率が高い。東京都について2番目となっている。

2. 単位当たり分析等

項目	団体名	東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
1. 車両稼働率(%)		75.6	76.7	75.9	73.9	81.7	81.6	81.2	85.0	82.0
2. 実働1日1車当たり走行キロ(km)		364	313	297	424	310	285	301	295	305
3. 実働1日1車当たり輸送人員(人)		2,392	1,820	2,527	2,585	1,833	1,859	2,387	1,673	2,464
4. 実働1日1車当たり運輸収益(円)		353,707	350,443	489,601	468,888	294,238	312,401	398,875	291,402	476,082
5. 乗車効率(%)		36.9	26.6	31.1	38.0	31.5	25.9	35.3	38.3	29.2
6. 1人当たり平均乗車キロ(km)		7.1	5.8	5.3	8.5	6.3	4.9	6.0	9.0	5.1
7. 1日1キロ当たり通過人員(千人)		128.6	68.6	57.3	91.9	89.3	57.3	120.1	86.7	83.9
8. 1人1キロ当たり乗車料(円)		20.9	30.3	36.4	21.3	25.5	34.4	28.0	18.4	34.7
9. 1人当たり年間走行キロ(km)		27,945	34,861	20,630	26,133	25,091	30,178	19,387	27,788	26,046
10. 1車当たり職員数(人)		3.6	2.5	4.0	4.4	3.6	2.8	4.6	3.3	3.5
11. 職員1人当たり年間輸送人員(人)		183,399	202,763	175,451	159,356	148,364	196,963	153,761	157,626	210,756
12. 実働1日1車走行1キロ当たり										
総収益(円)		1,138.70	1,193.72	1,876.50	1,272.70	1,119.64	1,188.53	1,453.79	1,169.41	1,658.21
経常収益(円)		1,138.10	1,193.72	1,855.97	1,272.70	1,038.28	1,188.53	1,451.79	1,169.41	1,658.21
運輸収益(円)		970.67	1,120.10	1,647.54	1,106.22	949.35	1,097.09	1,325.14	988.06	1,563.27
総費用(円)		1,402.02	1,631.79	2,695.70	1,809.51	1,332.69	2,667.71	1,524.25	1,686.51	2,197.49
経常費用(円)		1,402.02	1,631.79	2,627.28	1,809.51	1,332.69	2,664.10	1,524.25	1,686.51	2,197.49
職員給与費(円)		338.53	310.75	410.41	401.73	375.82	375.74	619.09	400.21	339.54
13. 実働1時間当たり職員給与費(円)		4.530	4.715	3.800	5.058	4.274	3.992	4.250	4.133	2.979
14. 営業収益に占める職員給与費の割合(%)		33.4	27.7	22.9	35.3	37.1	32.4	44.2	38.0	21.7
15. 総費用中に占める職員給与費の割合(%)		24.1	19.0	15.2	22.2	28.2	14.1	40.6	23.7	15.5
16. 経常費用中に占める職員給与費の割合(%)		24.1	19.0	15.6	22.2	28.2	14.1	40.6	23.7	15.5
17. 1日車両走行キロ干キロ当たり										
輸送人員(人)		6,563	5,816	8,505	6,098	5,913	6,527	7,931	5,672	8,092
運輸収益(千円)		971	1,120	1,648	1,106	949	1,097	1,325	988	1,563
18. 営業キロ当たり										
職員数(人)		36	21	23	25	35	22	48	22	28
総収益(千円)		1,149,922.0	879,967.0	876,250.0	820,799.0	971,879.0	778,489.0	1,346,814.0	727,440.0	1,222,882.0
経常収益(千円)		1,149,316	879,967	866,660	820,799	901,257	778,489	1,344,967	727,440	1,222,882
運輸収益(千円)		980,229	825,703	769,335	713,430	824,059	718,593	1,227,638	614,629	1,152,869
総費用(千円)		1,415,838	1,202,903	1,258,784	1,167,000	1,156,809	1,747,350	1,412,095	1,049,107	1,620,587
経常費用(千円)		1,415,838	1,202,903	1,226,835	1,167,000	1,156,809	1,744,988	1,412,095	1,049,107	1,620,587
職員給与費(千円)		341,869	229,075	191,643	259,085	326,221	246,112	573,540	248,956	250,399
企業債利息(千円)		222,250	425,691	441,417	449,124	377,355	525,239	268,875	276,233	623,524
19. 1駆当たり職員数(人)		37.2	20.7	19.7	31.2	30.7	21.2	49.8	26.3	26.5

(注)各項目の算定式は次のとおりである。

- 車両稼働率 = 年間延実働車両数 ÷ 年間延在籍車両数
- 実働1日1車当たり走行キロ = 年間走行キロ ÷ 年間延実働車両数
- 実働1日1車当たり輸送人員 = 年間輸送人員 ÷ 年間延実働車両数
- 実働1日1車当たり旅客運送収益 = 年間旅客運送収益 ÷ 年間延実働車両数
- 乗車効率 = 乗車密度 ÷ 平均定員
- 1人当たり平均乗車キロ = 年間延人キロ ÷ 年間輸送人員
- 1人1キロ当たり乗車料 = 運送収益 ÷ 年間延人キロ
- 1人1キロ当たり乗車料 = 運輸収益 ÷ 年間延人キロ

(比較分析結果)

- 車両稼働率が1番高い。
- 実働1日1車当たり輸送人員が1番少ない。
- 実働1日1車当たり運輸収益が1番少ない。
- 乗車効率が1番高い。
- 1人当たり平均乗車キロが1番長い。
- 1人1キロ当たり乗車料が1番低い。
- 営業収益に占める職員給与費の割合が、大阪市について高い。
- 職員1人当たり年間輸送人員が、名古屋市、大阪市に次いで低い。

3. 給与関係

項目	団体名	東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
全職員										
職員数	(人)	3,939	1,027	339	1,241	3,014	629	5,991	699	646
ア. 基本給	(円)	350,387	406,795	351,155	397,555	356,362	368,416	389,511	368,613	368,629
イ. 手当	(円)	250,456	326,753	243,850	281,226	222,294	264,227	290,661	297,397	253,881
内訳										
ア 時間外勤務手当	(円)	66,852	85,943	71,377	98,555	59,521	58,795	79,149	119,769	70,833
イ 特殊勤務手当	(円)	11,724	10,892	7,255	10,502	9,282	13,627	14,690	16,371	15,859
ウ 期末勤勉手当	(円)	141,186	154,867	134,560	151,292	136,210	150,478	157,608	138,821	139,690
エ その他	(円)	30,694	75,052	30,657	20,876	17,280	41,328	39,213	22,436	27,499
オ 計	(円)	600,844	733,549	595,005	678,781	578,656	632,644	680,171	666,009	622,510
工. 平均年齢	(歳)	42.2	45.6	42.5	42.5	39.4	42.1	38.5	40.5	38.8
才. 平均勤続	(年)	16.0	22.0	20.8	24.0	19.0	18.4	18.1	18.1	19.0

(比較分析結果)

1. 手当金額（総額）が札幌市に次いで高い。
2. 時間外勤務手当が群を抜いて高い。
3. 特殊勤務手当が1番高い。

第3 監査の結果及び意見

・需要予測

(比較分析等)

1. 対前年度比較

西神・山手線及び海岸線の両線について、各年度の決算書より平成14年度と平成15年度の乗車人員、乗車料収入を比較すると下記のとおりとなります。また、「乗車料収入 ÷ 乗車人員」を単価として記載しています。

なお、乗車料収入は運輸収入（利用客から徴収した運送代金）及び他会計負担金（70歳以上の高齢者、特定の障害者等は無償にて地下鉄に乗車することができますが、交通局は「敬老等優待乗車に関する協定書」に基づき神戸市よりこの負担金を收受し、「他会計負担金」として計上し、乗車料収入に含めています）からなります。本来はこのような他会計負担金は通常の乗車による収入とは区別して考えるべきですが、乗車料収入に占める他会計負担金の比率は1%程度とわずかであることから、以下、特に区別せずに乗車料収入に含めて記載しています。

(平成14年度)

	定期			定期外			合計		
	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)
西神・山手線	51,389	140.4	7,215,947	48,460	192.0	9,302,283	99,849	165.4	16,518,231
海岸線	5,925	72.5	429,355	7,397	117.8	871,212	13,322	97.6	1,300,568
計	57,314	133.4	7,645,303	55,857	182.1	10,173,496	113,171	157.4	17,818,799

(平成15年度)

	定期			定期外			合計		
	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)
西神・山手線	50,734	139.6	7,083,077	47,492	189.9	9,020,986	98,227	163.9	16,104,064
海岸線	6,688	69.4	464,235	7,420	118.4	878,741	14,108	95.2	1,342,976
計	57,422	131.4	7,547,312	54,912	180.3	9,899,727	112,335	155.3	17,447,040

(増 減)

	定期			定期外			合計		
	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)
西神・山手線	654	0.8	132,870	967	2.0	281,297	1,622	1.5	414,167
海岸線	762	3.1	34,879	22	0.7	7,528	785	2.4	42,408
計	108	2.0	97,991	944	1.9	273,768	836	2.1	371,759

合計で見ると、平成 15 年度は平成 14 年度に比べて海岸線においては単価は下落したものの乗車人員は増加しており乗車料収入は若干ですが増加しています。一方、西神・山手線においては乗車人員、単価共減少し、乗車料収入も減少しています。

2. 予算と実績との比較

西神・山手線及び海岸線の両線について、平成 15 年度予算と、これに対応する平成 15 年度の実績との比較は下表のとおりとなっています。なお、予算は消費税込みの金額で算定されている関係上、下表の比較は消費税込みの金額で行っています。

(平成 15 年度予算)

	定期			定期外			合計		
	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)
西神・山手線	51,240	148.5	7,611,189	49,410	201.6	9,960,863	100,650	174.6	17,572,052
海岸線	7,320	77.9	570,374	9,150	127.4	1,165,304	16,470	105.4	1,735,678
計	58,560	139.7	8,181,563	58,560	190.0	11,126,167	117,120	164.9	19,307,730

(平成 15 年度実績)

	定期			定期外			合計		
	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)
西神・山手線	50,734	146.6	7,437,230	47,492	199.3	9,465,209	98,227	172.1	16,902,439
海岸線	6,688	72.9	487,447	7,420	124.0	920,300	14,108	99.8	1,407,747
計	57,422	138.0	7,924,677	54,912	189.1	10,385,509	112,335	163.0	18,310,186

(予算実績比較)

	定期			定期外			合計		
	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)	乗車人員 (千人)	単価 (円)	乗車料収入 (千円)
西神・山手線	506	1.9	173,959	1,918	2.3	495,654	2,423	2.51	669,613
海岸線	632	5.0	82,927	1,730	3.4	245,004	2,362	5.6	327,931
計	1,138	1.7	256,886	3,648	0.9	740,658	4,785	1.9	997,544

このように、平成 15 年度における予算の達成度（乗車料収入ベース）は、西神・山手線は $16,902,439$ 千円 ÷ $17,572,052$ 千円 = 96.2%、海岸線は $1,407,747$ 千円 ÷ $1,735,678$ 千円 = 81.1% の水準となっています。

以上、「1. 対前年度比較」で見ると、平成 14 年度と平成 15 年度の比較においては海岸線で若干乗車人員の増加は見られますが、両線合計でみると乗車料収入は減少しています。一方、「2. 予算と実績との比較」でみると、乗車料収入の予算達成度は西神山手線は 96.2% であるのに対し、海岸線は 81.1% となっています。すなわち、特に海岸線においては、平成 14 年度と平成 15 年度の比較では乗車人員は若干増加しているものの、乗車料収入の予算達成度は 81.1% という低い結果に終わっています。この海岸線について、需要予測とその実績との比較をしてみます。

3. 海岸線の需要予測と実績の比較（平成 14 年度）

地下鉄海岸線については、当初免許申請時である平成 5 年に長期収支計画（A）が算定されています。しかし、その後の阪神大震災による影響や、昨今の経済不況などによる沿線再開発の遅れに伴い、当初予測された需要を大きく下回ることが予想されたため、平成 12 年度において輸送需要（B）を再検討しています。これらの概略は下記のとおりとなっています。

	(A)	(B)
	当初免許申請時（平成 5 年）	需要見直し時（平成 12 年）
開業時期	平成 11 年 3 月	平成 13 年 7 月
単年度収支均衡年次	平成 22 年度（開業後 13 年目）	平成 31 年度（開業後 19 年目）
累積欠損金解消年次	平成 33 年度（開業後 24 年目）	平成 46 年度（開業後 34 年目）
見込乗客数	平成 10 年度 138,314 人 / 日 平成 11 年度 138,739 人 / 日 平成 12 年度 139,165 人 / 日 平成 13 年度 ~ 139,590 人 / 日	平成 13 年度 84,770 人 / 日 平成 17 年度 130,000 人 / 日 平成 28 年度 ~ 143,553 人 / 日

一人あたり 平均実収運賃	平成 10 年度予想単価 149.35 円 一人平均運賃 × 実収率 × 料金改定率 = 168.05 円 × 0.73 × 1.22 = 149.35 円	平成 13 年度単価 135.56 円 一人平均運賃 × 実収率 × 料金改定率 = 168.05 円 × 0.73 × 1.105 = 135.56 円
運賃改定	平成 4 年 4 月 1 日以降 3 年ごとに 10% 改定	5 年ごとに 12% 改定

需要見直し時（B）における平成 14 年度の見込みと、平成 14 年度の実績は以下のとおりとなっています。なお、実際には、需要見直し時において予測した年度は平成 13 年度となっていますが、実質的には年間を通して開業し始めたのは平成 14 年度以降であるため、ここでは便宜的に需要見直し時における平成 13 年度予測を平成 14 年度見込と読み替えて平成 14 年度の実績と比較しています。

	単価	乗車人員(年)	乗車料収入
需要見直し時による 平成 14 年度見込 () 内税抜	135.56 円 (129.10 円)	30,941 千人	4,194,368 千円 (3,994,636 千円)
平成 14 年度実績(税抜)	97.6 円	13,322 千人	1,300,568 千円
達成度	75.6%	43.1%	32.6%

上記のように、乗車料収入については、見直し時による平成 14 年度見込み時点では 3,994,636 千円を見込んでいたのに対し、平成 14 年度実績では 1,300,568 千円と 32.6% の水準にとどまっています。基本的には乗車料収入 = 乗車単価 × 乗車人員、となるため、乗車料収入は 単価面、乗車人員面とに分けて考えることができます、その両方において需要予測時と実績との間に差異が発生しており、単価面では 75.6% の達成率、乗車人員面では 43.1% の達成率といずれにおいても低い数値となっています。以下、これらについて検討します。

4. 単価面について

(1) 需要予測と実績との差

需要見直し時においては平成 14 年度の単価は 135.56 円（税抜 129.10 円）と見込んでいましたが、実績は 97.6 円と 75.6% の水準にとどまりました。

	単 価
需要見直し時における 平成 14 年度見込み () 内税抜	135.56 円 (129.10 円)
実 績	97.6 円
達成度	75.6%

なお、需要見直し時における単価 135.56 円の見積もりは以下のように行われていました。

$$\begin{array}{cccccc} 168.05 \text{ 円} & \times & 0.73 & \times & 1.105 & = 135.56 \text{ 円} \\ (\text{一人平均運賃}) & \times & (\text{実収率}) & \times & (\text{料金改定率}) & = (\text{見積単価}) \\ (\) & & (\) & & (\) & \end{array}$$

() 一人平均運賃…西神・山手線からの乗り継ぎを含めた、海岸線各駅の見
込乗降人員及び乗車区間毎の普通料金を基に算定して
いる。

() 実 収 率…一定時点の実績から定期利用率、回数券利用率、小人利
用率等を算出し、正規料金からの平均割引率を算出した
もの。

() 料 金 改 定 率…予測当時の料金改定率から計算されたもの。

このように、需要見直し時における単価に対して実際の単価は75.6%の達成しかなされていないにもかかわらず、十分にその原因分析がなされていない状況となっていました。

(2) 西神・山手線と海岸線の単価について

() 乗車キロの違い

西神・山手線と海岸線の平成14年度及び15年度の乗車人員、乗車料収入等は下記のようになっています。

平成14年度

(西神・山手線)

	a	b	b ÷ a	c	c ÷ a
	乗車人員 (千人/年)	乗車料収入 (千円)	一人当たり 乗車料収入	延人キロ (千人キロ)	一人当たり 乗車キロ
定期	51,389	7,215,947	140.4	507,005	9.9
定期外	48,460	9,302,283	192.0	411,940	8.5
合計	99,849	16,518,231	165.4	918,945	9.2
定期 ÷ 合計 (%)	51.5%	43.7%	-	55.2%	-

(海岸線)

	a	b	b ÷ a	c	c ÷ a
	乗車人員 (千人/年)	乗車料収入 (千円)	一人当たり 乗車料収入	延人キロ (千人キロ)	一人当たり 乗車キロ
定期	5,925	429,355	72.5	22,619	3.8
定期外	7,397	871,212	117.8	26,800	3.6
合計	13,322	1,300,568	97.6	49,419	3.7
定期 ÷ 合計 (%)	44.5%	33.0%	-	45.8%	-

(平成15年度)

(西神・山手線)

	a	b	b ÷ a	c	c ÷ a
	乗車人員 (千人/年)	乗車料収入 (千円)	一人当たり 乗車料収入	延人キロ (千人キロ)	一人当たり 乗車キロ
定期	50,734	7,083,077	139.6	502,681	9.9
定期外	47,492	9,020,986	189.9	404,724	8.5
合計	98,227	16,104,064	164.0	907,405	9.2
定期 ÷ 合計 (%)	51.7%	44.0%	-	55.4%	-

(海岸線)

	a	b	b ÷ a	c	c ÷ a
	乗車人員 (千人/年)	乗車料収入 (千円)	一人当たり 乗車料収入	延人キロ (千人キロ)	一人当たり 乗車キロ
定期	6,688	464,235	69.4	25,209	3.8
定期外	7,420	878,741	118.4	36,994	5.0
合計	14,108	1,342,976	95.2	62,203	4.4
定期 ÷ 合計 (%)	47.4%	34.6%	-	40.5%	-

上記の表のうち、単価について再掲したのが下記の表です。

		平成 14 年度	平成 15 年度
西神・山手線	乗車料収入	16,518,231 千円	16,104,064 千円
	乗車人員	99,849 千人	98,227 千人
	単 価	165.4 円	164.0 円
海岸線	乗車料収入	1,300,568 千円	1,342,976 千円
	乗車人員	13,322 千人	14,108 千人
	単 価	97.6 円	95.2 円

このように、西神・山手線と海岸線ではその単価に大きな開きがあります。

定期券利用者については一般の利用者と異なり割引があります。従って、定期券利用者の比率が高ければ、単価は低くなります。実際には特に西神・山手線に比べて海岸線の方が定期券利用者の比率が高いとはいえないため、この理由によるものではないと考えられます。

このように両線で単価が大きく異なる主な理由としては、以下のことが考えられるとのことです。

(イ) 営業キロ程は、西神・山手線は 22.7 km、海岸線は 7.9 km となっています。仮にこの最長区間を乗車したとすると、普通料金で西神・山手線は 390 円のところ、海岸線は 260 円となります。すなわち、乗車区間にもより

ますが、一般的には総キロ数が長いほうが乗車料金は高くなることが想定されます。

(口) 敬老等優待乗車制度に則って満 70 歳以上の高齢者、身体障害者等は、市バス、地下鉄に乗車できる優待乗車証が神戸市から交付されます。交通局は「敬老等優待乗車に関する協定書」に基づき神戸市よりこの負担金を收受し、「他会計負担金」として計上し、乗車料収入に含めていますが、実際の敬老等優待乗車人員数ほどは收受していないであろう（後掲参照）とのことから、持ち出しが発生しています。海岸線においてはこの敬老等優待乗車人員の割合が高く、このように単価が低くなっているものと推測されます（なお、会計処理上、この他会計負担金は営業キロ程の比率（西神・山手線：海岸線 = 22.7 km : 7.9 km）で各線に計上されています。）

また、公営企業年鑑（平成 14 年度版）から、各都市の「旅客運輸収益（乗車料収入）÷輸送人員」を算出してみると、以下のようになります。

（単位：円）

東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
129.7	144.5	191.8	181.4	113.7	149.6	132.7	157.4	157.8

この「旅客運輸収益（乗車料収入）÷輸送人員」を単価と考えると、このように、神戸市においては、西神・山手線と海岸線の合算ベースでは他都市に比較して特に低いというわけではありませんし、各都市にも複数の路線が存在するため一概にはいえませんが、海岸線における 97.6 円（平成 14 年度）という水準は、相対的には低いものとなっています。地下鉄事業においては、一般的の市場経済のように需要者の需要を見てそれをベースとして価格を設定する、ということは困難ですが、このように海岸線において予測単価と実績

単価に大きく差異が発生しており、その原因と考えられる事実の解消も困難であるというのであれば、当初の予定よりも営業収益は低位で推移することが予想されます。

(監査の結果)

このように、海岸線は単価が見込みに比べて非常に低いものとなっていますが、この原因が明確に分析されていませんでした。初乗り運賃が 200 円の路線の平均単価が 100 円程度の水準です。この点について、経営管理上、見積単価の積算のどの部分に実際との乖離が発生する原因があったのかを把握、認識しておく必要があります。この方法として、例えば、現在の実際単価を当初見積時の単価算出過程[(一人平均運賃) × (実収率) × (料金改定率)] に分解し、その原因 (どこに見積誤りがあったのか) 、マクロ的要因 (所与のもの) の影響か、管理可能な部分があるのかないのか等を分析しておくことが必要です。

5. 乗車人員面

次に乗車人員面ですが、需要見直し時においては平成 14 年度の予想乗車人員は 30,941 千人 / 年と見込んでいましたが、実際には 13,322 千人 / 年と約 43.1% の水準にとどまりました。

	乗車人員(年)
需要見直し時による 平成 14 年度見込	30,941 千人
実 績	13,322 千人
達成度	43.1%

このように、乗車人員面において 43.1% と単価面以上に需要見直し時と実績との

間に差異が生じています。この原因については、インナーシティ(注)活性化対策と震災復興のリーディングプロジェクトとして期待された海岸線が、不況の長期化・深刻化や都心における地価の下落等、予期できなかった事象が発生したことにより生じたものと分析をされています。

一方で、平成 15 年 2 月に作成された「神戸市交通事業 新たな経営計画」によると、高速鉄道事業の乗客数は平成 14 年度、平成 15 年度共 320,000 人/日(= 116,800 千人/年)を見込んでいます。これに対し、実際には平成 14 年度は 310,059 人/日(113,171 千人/年)、平成 15 年度は 307,769 人/日(112,335 千人/年)となっており、比較的最近に作成されたこの計画に比しても下回る結果となっています。これらの線別の内訳は以下のとおりとなっています。

(人/日)

		神戸市交通事業 新たな経営計画	実績	差異
平成 14 年度	西神・山手線	275,000	273,559	1,441
	海岸線	45,000	36,500	8,500
	計	320,000	310,059	9,941
平成 15 年度	西神・山手線	275,000	269,115	5,885
	海岸線	45,000	38,653	6,347
	計	320,000	307,769	12,231

このように、平成 12 年の需要見直し時における見通しのみならず、平成 15 年 2 月という比較的最近でかつ短期的な予測よりも下方の結果となっていることには十分留意が必要です。

(注) 「インナーシティ」とは、大都市の都心部と周辺郊外地に挟まれた市街地において、人口・企業の流出に伴う経済・社会・土地利用上の問題が集積し、活力の衰退・低下している地域をいいます。

・委託契約

(概要)

1. 総説

高速鉄道事業会計においては、経済性、効率性等の観点から、外郭団体である神戸交通振興(株)及び(社)神戸市交通局公済会に対して駅舎等の清掃業務、設備類の保守業務等を委託しています。それぞれに対する業務委託の内容、支払った業務委託料の推移は下記のとおりとなっています(なお、神戸交通振興(株)及び(社)神戸市交通局公済会は平成16年4月1日をもって経営統合していますが、ここでは経営統合以前の名称で記載しています。なお、以下、神戸交通振興(株)を「交通振興」、(社)神戸市交通局公済会を「公済会」という。)。

「交通振興」

(単位:千円)

業務名	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
高速鉄道法面緑化維持管理	8,536	8,251	7,310	7,706	7,728
御崎リビル管理業務	-	13,102	13,349	13,600	13,843
自動改札関係装置等保守業務	62,871	58,578	60,484	(1) 71,630	71,206
施設設備保守管理業務	195,191	225,860	407,240	(2) 457,722	445,303
合計	266,598	305,791	488,383	550,658	538,080

「公済会」

(単位:千円)

業務名	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
駅舎清掃(西神・山手線:名谷~新長田)	30,755	30,293	29,960	34,982	33,968
駅舎清掃(海岸線:苅藻)	-	-	3,560	4,970	5,160
駅舎清掃(海岸線:新長田~駒ヶ林)	-	-	-	-	6,305
名谷駅センター2階清掃及び管理業務	2,882	2,838	2,807	2,801	2,693
名谷業務ビル清掃業務	10,811	10,649	10,531	10,510	10,104
苅藻業務ビル清掃業務	-	-	2,806	3,494	3,436
名谷総合事務所清掃作業	7,220	7,710	7,620	7,536	7,236

西神車庫施設等管理業務	14,670	14,448	12,648	12,516	12,024
名谷車庫内車両等清掃業務	52,090	60,296	59,052	58,440	56,184
御崎車庫内車両等清掃業務	-	-	8,820	10,476	10,068
広告業務	60,390	59,903	61,842	66,207	61,912
業務用ポスター着脱業務	5,420	5,339	5,280	5,269	5,065
駅務業務	-	-	-	(3) 114,401	204,029
合計	184,238	191,476	204,926	331,602	418,184

2. 主要委託業務について

「1. 総説」に記載した推移中の(1)～(3)について検討した結果は以下のとおりです。

(1)自動改札関係装置等保守業務

この業務は、自動改札装置の管理業務を「交通振興」に委託しているものです。当初契約金額は75,237千円でしたが、当該金額については精算対象となっていることから、期末においてこの精算が行われ、最終的には71,630千円となっています。なお、当該金額は一旦は全額が「交通振興」に対して支払われますが、「交通振興」からさらに外部業者に対して再委託等が行われており、この71,630千円のうち53,043千円は最終的には下記のとおり外部の再委託先に支払われています。

(単位：千円)

支払先 (再委託先)	支払内容			計
	業務委託費	特別保守	保守部材費	
A社	30,972	1,560	15,009	47,541
B社	5,040	50	412	5,502
				53,043

(監査の結果)

このように、「交通振興」に対する自動改札関係装置保守業務委託料71,630千円のうち約74%、53,043千円は「交通振興」から再委託先の2社に支払わ

れています。これに関して、業務委託契約書上では、「（受託者は）受託業務の効率的な遂行のため、外部に再委託する必要がある場合には、あらかじめ神戸市交通局の了承を得るものとする。」とされています。ところが、文書の形で正式な了承が得られていませんでした。このように多額の再委託が発生していることからも、文書による正式な了承手続が必要です。

(2)施設設備保守管理業務

昇降機施設、監視テレビ施設、空調換気ずい道排水施設等、諸施設の管理業務を「交通振興」に対して委託するものです。交通局委託契約審査委員会議案によると、「委託する理由」は当該業務には専門的知識と経験を必要とするが、当局はそれに対応できる人員を有しない、「委託先選定理由」は、上記業者は交通事業の推進に理解と経験を有し、また専門のスタッフを有しており、西神・山手線と海岸線施設の設備管理業務を委託することにより、効率的、一元的な管理業務ができる、とされています。

なお、この契約による委託料は下記のようになっています。

イ	再委託費	332,189 千円
ロ	共通業務費	67,916 千円
イ+ロ	小計	400,105 千円
ハ	直営費	52,036 千円
(イ+ロ+ハ) × 1.234%	事務費	5,579 千円
	合計	457,722 千円

イ 再委託費…特定の路線にひも付きで把握することができる費用。外部業者に対して支払い。

ロ 共通業務費…特定の路線にひも付きで把握することはできない費用。外部業者に対して支払い。

ハ 直営費…「交通振興」が直接実施している作業にかかる費用。

(監査の結果)

このように、平成 14 年度において委託料は 457,722 千円発生していますが、(1)と同様に、このうち再委託費等として「交通振興」から外部の再委託先業者に対して支払っている金額は 400,105 千円あります。この契約においても、(受託者が)受託業務の効率的な遂行のため、外部に再委託する必要がある場合は、あらかじめ交通局の承認を得るものとする、とされています。しかし、このように再委託費が多額に発生しているにもかかわらず、この再委託について書面による正式な承認は得られていないとのことでした。書面による正式承認が必要です。

なお、外部業者に対して支払う再委託費については、事業年度末において「交通振興」と各業者との間で実費精算されます。しかしながら、交渉により「交通振興」が再委託費金額を減らしても、「交通振興」には利益としては残らずに精算という形で結局交通局に返すこととなっています。これでは、「交通振興」においては外部業者に対する費用（再委託費）を少しでも削減しようとするインセンティブは働かないものと思われます。さらに、「交通振興」では、再委託費を減らすことができればできるほど、恐らく次年度の契約からは交通局からの契約金額を減らされると考えるものと思われます。また、事務費は「交通振興」が受け取る手数料相当額ですが、上記の算定方式 [(再委託費 + 共通業務費 + 直営費) × 一定率] になっており、再委託費等の費用が減れば減るほど「交通振興」が受け取る事務費も減少していきます。このような算定方式で、委託料の金額を抑えるように動機付けができるかどうかについては疑問があります。

また、この料率 1.234%については、平成 7 年頃までは 3%でしたが年々削減

され、協議の結果、今の水準となっているとのことです。これは、海岸線が開通したことによりこの料率を乗じる再委託費、共通業務費、直営費の金額そのものが増加したため、料率自体がこのような低い水準でも事務費の金額はそれほど減少しないためとのことです。料率の積算根拠も明確ではなく、また、これを定めた覚書などはないとのことですが、根拠資料の作成が必要です。

(3)駅務業務

これは、地下鉄の駅務業務を「公済会」に委託しているものです。平成 14 年度 114,401 千円、平成 15 年度 204,029 千円と業務委託料は増加していますが、これは、対象となる駅及びこれらの駅に勤務する駅掌（「公済会」が雇用している嘱託の人員）が増加していることによるものです。基本的に、交通局所属の駅掌が退職する際に新規での補充は行わず、順次「公済会」を通して嘱託化していく方針とのことです。

年 度	嘱託人員	委託料	対 象 駅
平成 14 年度	28 名	114,401 千円	西神・山手線の新神戸駅、県庁前駅、大倉山駅、上沢駅、長田駅、総合運動公園駅、伊川谷駅、西神南駅 海岸線の中央市場前駅、御崎公園駅、駒ヶ林駅
平成 15 年度	42 名	204,029 千円	上記に加え、海岸線の三宮・花時計前駅、旧居留地・大丸前駅、みなと元町駅、刈藻駅

（意見）

このような駅掌業務の委託について、「公済会」に対する駅務業務の委託による効果額の試算（平成 14 年度）を依頼したところ、下記のようなものとなりました。

・委託料 ÷ 委託人員 = 一人当たり委託料

$$114,401 \text{ 千円} \div 28 \text{ 人} = 4,085 \text{ 千円}$$

・神戸市交通局の駅掌に対する人件費 ÷ 支給人員 = 一人当たり神戸市交通局の駅掌に対する人件費

$$1,229,395 \text{ 千円} \div 134 \text{ 人} = 9,174 \text{ 千円}$$

すなわち、神戸市交通局の駅掌によって駅務業務が行われる場合には一人当たり 9,174 千円の人件費がかかっているのに対し、「公済会」に委託した場合には 4,085 千円で済んだことになります。平成 14 年度においては 28 人分の駅務業務を委託していることから、(9,174 千円 - 4,085 千円) × 28 人 = 142,492 千円が、駅掌業務の外部委託による削減額と試算されています。あくまでも試算ではありますが、他にも外注化によりコストダウンが図れる事柄がないかどうか引き続いて検討の余地があります。

・人件費

(概要)

1. 推移分析

人件費(損益勘定)について、平成11年度からの15年度までの推移は下記のようになっています。平成13年度以降の人件費が増加しているのは、主として海岸線が開業したことに起因するものです。

(単位:千円)

	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
支給延人員	6,910人	6,714人	8,227人	8,613人	8,218人
給与	2,206,984	2,127,816	2,597,340	2,730,670	2,486,152
手当	2,552,159	2,458,475	2,918,206	3,012,563	2,801,683
扶養手当	113,972	112,568	133,888	140,659	131,285
調整手当	235,275	226,970	276,076	290,167	264,902
時間外勤務手当	780,300	794,117	1,001,141	1,048,724	955,032
特殊勤務手当	161,151	137,045	137,724	144,158	127,715
期末手当	837,865	771,053	897,983	881,637	775,298
勤勉手当	265,798	260,250	280,132	313,069	360,997
管理職手当	43,537	39,994	41,677	40,315	40,844
通勤手当	48,180	50,488	59,721	60,630	56,225
住居手当	64,629	63,527	78,152	82,147	79,079
児童手当	1,150	2,315	8,207	10,960	10,280
管理職特別手当	302	148	288	97	26
特例一時金	-	-	3,217	-	-
法定福利費	747,390	741,121	918,912	944,280	861,367
厚生福利費	93,305	93,812	138,032	125,751	110,389
退職金	534,707	737,865	834,474	941,490	1,314,349
合計	6,134,545	6,159,089	7,406,964	7,754,754	7,573,940

2. 公営地下鉄事業を実施している諸都市間比較

人件費に関する諸都市間比較結果を再掲しますと、次のようになります。

(1) 営業収益に占める職員給与費の割合

東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
33.4%	27.7%	22.9%	35.3%	37.1%	32.4%	44.2%	38.0%	21.7%

神戸市は営業収益に占める職員給与費の割合は約 38.0% となっており、上記の都市の中では 2 番目に高いものとなっています。

(2) 一人当たりの給与、手当等の状況

一人当たりの給与、手当等の状況は下記のとおりとなっています。単純比較はできませんが、これによると、一人当たりの時間外勤務手当が群を抜いて高く、特殊勤務手当は、やや高い水準にあります。

(一人当たりの給与、手当等の状況)

		東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
職員数	(人)	3,939	1,027	339	1,241	3,014	629	5,991	699	646
基本給	(円)	350,387	406,795	351,155	397,555	356,362	368,416	389,511	368,613	368,629
手当	(円)	250,456	326,753	243,850	281,226	222,294	264,227	290,661	297,397	253,881
(手当内訳)										
時間外勤務手当	(円)	66,852	85,943	71,377	98,555	59,521	58,795	79,149	119,769	70,833
特殊勤務手当	(円)	11,724	10,892	7,255	10,502	9,282	13,627	14,690	16,371	15,859
期末勤勉手当	(円)	141,186	154,867	134,560	151,292	136,210	150,478	157,608	138,821	139,690
その他	(円)	30,694	75,052	30,657	20,876	17,280	41,328	39,213	22,436	27,499
計 (基本給 + 手当)	(円)	600,844	733,549	595,005	678,781	578,656	632,644	680,171	666,009	622,510
平均年齢	(歳)	42.2	45.6	42.5	42.5	39.4	42.1	38.5	40.5	38.8
平均勤続	(年)	16.0	22.0	20.8	24.0	19.0	18.4	18.1	18.1	19.0

時間外勤務手当について

上記の表より (基本給 + 手当) に占める時間外勤務手当の比率を算出して

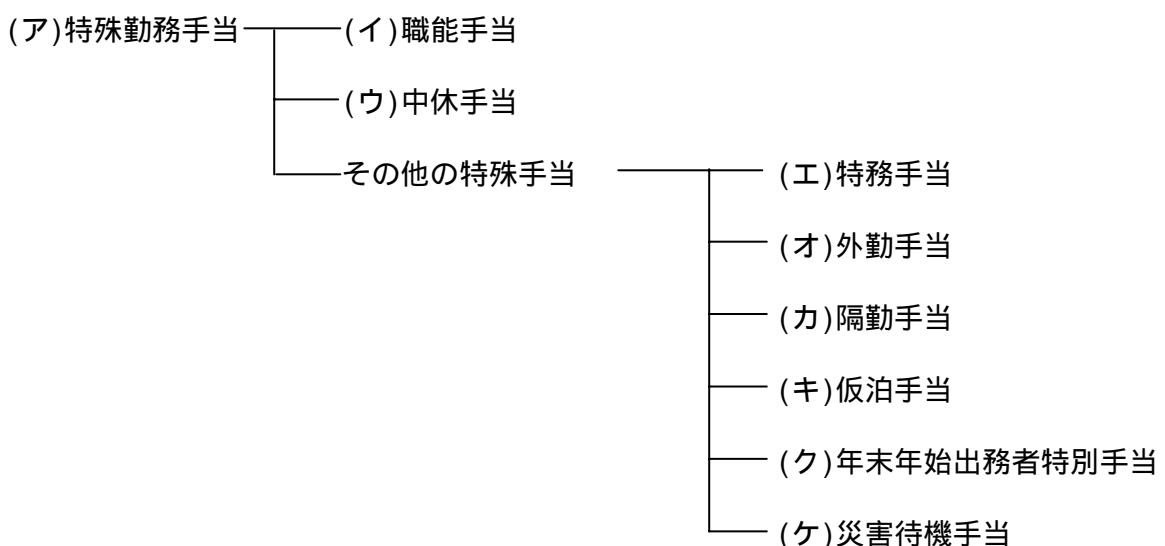
みると下記のとおりとなり、神戸市は他都市と比べて（基本給 + 手当）に占める時間外勤務手当の比率が非常に高い状態となっています

	東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
時間外勤務手当 (基本給 + 手当)	11.1%	11.7%	12.0%	14.5%	10.3%	9.3%	11.6%	18.0%	11.4%

他都市と比べて一人当たりの時間外勤務手当が高い理由は、神戸市では総人件費を抑制するために 100% の人員配置をせずに必要最小限の人員でダイヤを確保する体制をとっており、月 2 回程度の公休出勤等の時間外勤務で対応しているためとのことです。

特殊勤務手当について

特殊勤務手当については「企業職員の特殊勤務手当に関する規程」に定められています。これによると、特殊勤務手当は以下ののような体系となっています。



また、それぞれの手当の内容は以下のとおりとなっています。

- (ア) 特殊勤務手当…特殊な勤務で給与上特別の考慮を必要とし、かつその特殊性を給料で考慮することが適当でないと認められるものに従事する職員に対し支給するもの。
- (イ) 職能手当…高速鉄道の乗務職員が所定の勤務を完了した場合。
- (ウ) 中休手当…中休勤務に従事した職員に対して支給するもの。
- (エ) 特務手当…作業環境、危険度、重労働、責任度等の事情を審査の上、特定の職員に対し支給するもの。
- (オ) 外勤手当…本来の勤務場所を離れて常時本市内において外勤するものに対し支給するもの。
- (カ) 隔勤手当…隔勤を常態とする職員に対し、勤務の特殊性を考慮して支給するもの。
- (キ) 仮泊手当…運転士又は車掌が仮泊勤務及び翌日の勤務を完了した場合に支給するもの。
- (ク) 年末年始出務者特別手当…12月29日～1月3日の期間、不特定又は多数の市民の利便に欠くことができないと認められる勤務に従事した者に対して支給されるもの。
- (ケ) 災害待機手当…職員が行う防災指令の発令による勤務に従事した者に支給されるもの。

上記の表より、（基本給 + 手当）に占める特殊勤務手当の比率を算出してみると下記のとおりとなり、神戸市は他都市と比べて（基本給 + 手当）に占める特殊勤務手当の比率も高い状態となっています。

	東京都	札幌市	仙台市	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	福岡市
特殊勤務手当 (基本給 + 手当)	2.0%	1.5%	1.2%	1.5%	1.6%	2.2%	2.2%	2.5%	2.5%

(意見)

本来、特殊勤務手当とは、「特殊な勤務で給与上特別の考慮を必要とし、かつその特殊性を給料で考慮することが適当でないと認められるものに従事する職員に対し支給するもの。」とされています。一方、下表に示されるとおり、特殊勤務手当は多種多様に亘っており、中には非常に少額なもの、「特殊」勤務手当として必ずしも適切ではないと思われるものも存在しています。見直し、縮小、統廃合なども行われていますが、非常に複雑なものとなっています。また、先ほど示したとおり、経営計画においては毎回見直しの対象として俎上にあがっていますが、その割には大きな削減効果は得られていません(特殊勤務手当の絶対額が、人件費全体からするとそれほど大きくないこともその理由です。)。固定費中心の人件費を変動費化するためにはこのような手当の存在は有用な点もありますが、再度その内容を見直し、一層の簡素化を図ることが必要と思われます。

項目	健全化前		11年度	12年度	13年度	15年度
(工)特務手当	不動産取得・事故折衝	9,000円/月	日額	430円		345円
	自動車整備	220円+180円/日	"	380円	360円	330円
	高速建設・建設係	220円	"	220円		175円
	高速技術保守	330円	"	330円		265円
	乗用車	230円	"	230円		185円
	係員・助役	230円	"	230円		230円
	業務員・駅掌	230円	"	230円		185円
	班長	4円	"	4円		10円
	高所作業	170円	"	170円		135円
	高速建設現場	180円	"	180円		145円
		220円	1回	220円		175円
		280円	"	280円		225円
(才)外勤手当	220円	日額	220円			175円
(キ)仮泊手当	580円	1勤務	580円			465円

(イ)職能手当 11年度より	固定	-	勤務1日につき	630円	570円	500円	400円
	加算	-	1日あたり基準乗務時分を超える場合10分につき平均	400円	300円	200円	200円
(ウ)中休手当		72円/10分	中休時間10分につき平均	65円	58円	50円	40円
(カ)隔勤手当		680円	1勤務	680円			545円
		580円	1勤務 (一昼夜に満たない場合)	580円			465円
地下勤務手当		190円	4時間以上	130円	70円	廃止	-
		150円	4時間未満	100円	50円		
(ク)年末年始出務者 特別手当		3,500円	12月29日、 30日	3,500円			3,500円
		4,600円	12月31日、 1月1日	4,600円			4,600円
		3,900円	1月2日、3日	3,900円			3,900円
(ケ)災害待機手当 平成16年1月1日改正		2,800円	1時間以上 3時間未満	2,800円			2,750円
		4,400円	3時間以上 5時間未満	4,400円			4,300円
		6,000円	5時間以上 7時間未満	6,000円			5,850円
		6,650円	7時間以上	6,650円			6,500円

走行手当(自動車)	9.60円/10分	職能手当に統合(11年度)
走行手当(高速)	4.20円/km	
特務手当(乗合自動車運転士)	7,000円/月	
出入庫・車両整理業務	45円/時間	
出先整理・燃料等業務	25円/時間	
始終発手当	10~30円/勤務	
貸切手当	400円/日	

3. 経営計画の達成状況

交通局では、過年度において下記のように何度か経営健全化のための計画を作成しています。費用の中で大きな比率を占める人件費は、各計画の中で常に見直しの対象となっています。

	計画策定年月	計画名称	対象期間	目標
A	平成 11 年 4 月	神戸市交通事業経営健全化計画	平成 10 年～13 年度	バス、地下鉄事業とも平成 13 年度に単年度収支の均衡を図ることを目標としたもの。
B	平成 15 年 2 月	神戸市交通事業新たな経営計画 - 事業の再構築に向けて -	平成 14 年～18 年度の 5 か年。 中間年（平成 16 年度）に見直しを行う。	自動車事業…平成 18 年度単年度収支均衡を図る。 高速鉄道事業…西神・山手線の早期の単年度収支均衡を達成し、収支の改善を図る。
C	平成 16 年 9 月	神戸市交通事業の経営改革プラン 《レボリューション 2004》	平成 16 年度～18 年度	自動車事業については、平成 18 年度の単年度収支均衡を図る。高速鉄道事業については、平成 18 年度に海岸線のランニング収支の赤字を全線で解消するとともに、国、一般会計への制度改正の要望を粘り強く行っていく。

これら、それぞれの計画において、人件費に関して以下のような見直しが検討されています。

A 平成 11 年 4 月 神戸市交通事業経営健全化計画

（バス、地下鉄事業共通）
間接部門の削減
外注化、OA 化等の促進
勤務条件の見直し
・基準乗務時分制度の廃止
・特殊勤務手当の見直し
・時間外勤務の削減
・被服貸与基準の見直し
希望退職の募集

（地下鉄事業）
嘱託化の推進

B 平成 15 年 2 月 神戸市交通事業 新たな経営計画

退職者不補充と嘱託化の拡大
勤務条件の見直し
・管理職手当の見直し…平成 14 年度から、管理職手当について局長級 20%、部長級 15%、課長級で 10% の削減を行う。
・特殊勤務手当の見直し…特殊勤務手当全般について、平成 15 年度に見直しを行う。
・車両工場の祝日出勤の見直し
・時間外勤務の縮減
給与の削減

C 平成 16 年 9 月 神戸市交通事業の経営改革プラン《レボリューション 2004》

(地下鉄事業)

海岸線の駅業務の委託の拡大
西神・山手線の職員配置の見直し
保守業務の見直し

(バス、地下鉄事業共通)

特殊勤務手当の見直し
中休手当、災害待機手当を除く特殊勤務手当を、平成 17 年度は原則、現在の 70%、平成 18 年度以降は原則、現在の 50% に削減する。
管理職手当の削減
退職者不補充と嘱託化の推進
間接部門の削減
業務委託の契約方法の見直し
業務委託について、より一層競争原理を導入し、コスト削減を図る。

平成 15 年 2 月「神戸市交通事業 新たな経営計画」の達成状況については、以下のこととおりとのことです。

・管理職手当の削減 …… 市全体の削減に加えて、平成 14 年 7 月からは交通局独自で上乗せを実施し、局長級 20%、部長級 15%、課長級 10% の削減を行っている（市長部局は局長級 15%、部長級 10% の削減）。この結果、管理職手当について平成 15 年度は平成 13 年度と比較して約 17 百万円減少している。

- ・時間外勤務手当の縮減 平成15年度決算は平成13年度決算と比較して時間外勤務手当が約160百万円減少している。
- ・給与の削減 平成15年4月から4~8%の給与削減を行っている。効果額は約140百万円である。

一方、これらの項目の平成13年度から15年度までの決算数字の推移は以下のとおりとなっています。

(単位:百万円)

給与等区分		平成13年度	平成14年度	平成15年度
給与	損益勘定	2,597	2,730	2,486
	資本勘定	520	75	56
	計	3,118	2,806	2,542
管理職手当	損益勘定	41	40	40
	資本勘定	21	7	5
	計	63	47	46
時間外勤務手当	損益勘定	1,001	1,048	955
	資本勘定	117	7	3
	計	1,118	1,055	958

確かに、上記のように各項目について絶対額そのものは減少傾向にあります。しかし、主な減少要因は、海岸線の建設が終了したことに伴い、主として資本勘定にて計上されていた人件費の金額が減少したことがあるものと思われます。従って、経営計画の達成状況として説明されている各人件費項目の減少は、確かに経営計画の達成によるところもあるうかと思われますが、必ずしもこの達成のみによるものではないと考えられます。

(意見)

計画の達成状況について、計数的な観点からどの程度の効果があったのかが明確に把握されていません。人件費は特に削減効果も大きい項目です。まず実施予定項

目について計画段階で具体的に削減目標人員及び金額を定め、これに対する達成状況についても計数的（人員及び金額）に算定し、当初の予定通りに進捗しているのかどうか、していないのであればどの部分ができていないのかを把握して、以降の計画に再度織り込んで達成していく等の方策が望まれます。

4. 資本勘定に含まれている退職金について

下記は、「神戸市交事業経営健全化計画」の対象期間、すなわち平成 10 年度から 13 年度の退職者数、退職金額となっています。希望退職者を募集したこともあり、比較的多くの退職者がみられます。

	退職者数（人）	退職金（千円）			
		うち希望退職	損益勘定	資本勘定	合計
平成 10 年度	16	4	465,226	24,036	489,262
平成 11 年度	21	3	534,707	1,307	536,014
平成 12 年度	28	9	737,865	70,759	808,624
平成 13 年度	34	0	834,474	79,990	914,464

(意見)

退職金については、現行の会計処理では退職給与（給付）引当金は設定しておらず、その支給時に全額を計上しています。

ところで、平成 10 年度から 13 年度の間に、資本勘定には合計で 176,092 千円計上されています。このため、退職金支給時において、ある固定資産の建設又は改良の企画及び工事に従事していれば、その者の退職金全額が当該固定資産の取得価額を構成することになります。 **．発生主義による会計処理（諸引当金を含む）「1. 退職給与引当金(退職給付引当金)について」**に記載しているように、退職給与（給付）引当金を計上して、勤務期間に応じて退職給付費用を発生させ、その固定資産の建設又は改良の企画及び工事に従事していた期間の分だけを当該固定資産に計上することが必要です。

・発生主義による会計処理（諸引当金を含む）

（概要）

地方公営企業法（以下、「地公企法」という。）第20条第1項において、「…経営成績を明らかにするため、すべての費用及び収益を、その発生の事実に基づいて計上し、かつ、その発生した年度に正しく割り当てなければならない。」とされ、同条第2項においても、「…財政状態を明らかにするため、すべての資産、資本及び負債の増減及び異動を、その発生に基づき…」とあり、地方公営企業の会計は官庁会計とは異なり、「発生主義」を採用することとなっております。

この主旨は後述の「地公企法」施行令第11条第3号に「…費用については、費用の発生の原因である事実の生じた日の属する年度。」との記載からも明確です。

「発生主義」の中でも特に重要なものが、「引当金」です。企業会計原則注解18によれば、「引当金」とは、「将来の特定の費用又は損失であって、その発生が当期以前の事象に起因し、発生の可能性が高く、かつ、その金額を合理的に見積ることのできる場合には、当期の負担に属する金額を当期の費用又は損失として引当金に繰り入れ、当該引当金の残額を貸借対照表の負債の部又は資産の部（但し、控除形式）に記載するものとする。」とされています。

「事業の経営成績及び財政状態を明らかにする…」という「会計規程」第4条第1項の趣旨を達成するためには、官庁会計の「現金主義」ではなく、「地公企法」で採用されている「発生主義」に基づく会計処理が必要です。これについて、「会計規程」の内容は概ねこの主旨に沿っており妥当と考えられますが、後述のように一部につき問題があります。

（監査の結果）

1. 退職給与引当金（退職給付引当金）について

地方公営企業にあっては、上述のように「地公企法」施行令第 11 条第 3 号に「…費用については、費用の発生の原因である事実の生じた日の属する年度…(発生主義)」とあり、また、同第 9 条第 6 項には「地方公営企業は、その事業の財政に不利な影響を及ぼすおそれがある事態にそなえて健全な会計処理をしなければならない(保守主義)。」とあります。これらの規定をうけて、「地公企法」施行規則別表第 1 号の勘定科目表の引当金に『退職給与引当金』が記載されています。

財団法人地方財務協会発行の「公営企業の経理の手引き」では「一時に多くの職員が退職すると一時に多額の退職給与金が支払われることとなり、そのまま当該年度の費用とすると損益計算上、他年度との不均衡が生じる。しかし、退職給与金支給の原因は職員の労働であると考えられるから退職給与金は各年度に分担させることが「発生主義」の損益計算上望ましいものであり、毎年度一定の基準額を費用計上するとともに引き当てていく…」とされています。

今後は退職給与引当金(退職給付引当金)の計上が必要です。

計上方法としては、「職員が将来退職した場合に支給すべき退職給与金のうち、当年度(当期)に発生した労働の対価に見合う退職給与金」を見積り、毎期継続的に引当することとなります。

ちなみに、下記の算出条件によって平成 15 年度末の退職給与引当金(退職給付引当金)の金額を試算したところ、約 61 億円となります。

<算出条件>

- ・平成 16 年 3 月 1 日現在の人員をもとに、全職員が平成 16 年 3 月 31 日に退職するものとして算出
- ・全員普通退職(条例 8 条)として算出
- ・基準給与額は平成 16 年 3 月 1 日のものから算出

2. 修繕引当金について

修繕引当金に関しても、上述の退職給与引当金と同様に、「地公企法」施行令第11条第3号及び同第9条第6項の規定が適用され、更にまた、「地公企法」施行規則別表第1号の勘定科目表の引当金にも『修繕引当金』が記載されています。

退職給与引当金(退職給付引当金)同様、今後、修繕引当金の計上が必要です。

上述の「公営企業の経理の手引き」においても「…ある年度において多額な修繕費が発生し、その年度の損益計算書に著しい影響を与えることとなる。修繕費支出の原因は、その支出のあった年度のみに発生するものではなく、実際の支出のなかった各年度においてもその資産の使用によって発生しているのであるから、このような多額の修繕費をその支出のあった年度のみに負担させることは、損益計算上は必ずしも適切な処理ということはできない。」とされています。計上方法としては、「将来予想される修繕費支出額を一定の基準で、各年度(毎期)に配分」することとなります。ただ、実際には将来予想される修繕費支出額の見積(予想)は困難と思われますので、過去の実績値を基準とする方法の採用が考えられます。

例えば、過去3年間の実績平均値を基準とし、「過去3年間の実績平均値 - 当年度の修繕費額」を修繕引当金として計上する方法です。平成13年7月の海岸線の開業等により、ここ数年いわゆる保守費に相当するものも含まれていると考えられる修繕費勘定の金額は増加しておりますが、その区分は時間的制約もあり行なっておりません。従って、単純に修繕費の金額に基づき平成15年度においてこの方法で試算しますと、下記のとおり、平成12年度から14年度の実績平均値は1,337百万円であり、平成15年度の修繕費額1,524百万円を下回っていることから、修繕引当金は計上する必要が生じません。しかし、将来この計算方法により、計上すべき金額が生じた場合には、修繕引当金を計上する必要があります。

(単位：百万円)

	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
修繕費(注 1)	1,141	1,099	1,409	1,503	1,524

(注) 1. 損益計算書の営業費用として計上されている金額。

2. 平成 12 年度～14 年度の実績値の平均は 1,337 百万円。

(意見)

1. 賞与引当金について

上述のとおり、「地公企法」は「発生主義」を採用しています。従ってその主旨からすれば、本来、各種の引当金の設定が求められなければなりません。ところが、「地公企法」施行規則別表第 1 号の勘定科目表の引当金には、「退職給与引当金」と「修繕引当金」しか記載されていません。これは、記載された 2 種の引当金は限定列挙ではなく、単なる例示と解するのが妥当と考えます。

つまり、期末手当については、「神戸市営企業職員の給与の種類及び基準に関する条例(以下、「給与条例」という。)」第 11 条及び「神戸市営企業職員の給与の種類及び基準に関する条例施行規程(以下、「給与条例施行規程」という。)」第 18 条に基づく「管理者決定」により期末手当を支給すること及びその金額の算定方法が明示されており、負債性引当金としての要件を充足しています。

また、勤勉手当についても、「給与条例」第 11 条の 2 及び「給与条例施行規程」第 18 条の 2 に基づく「管理者決定」により、同様の取扱いとなります。

具体的に平成 14 年度及び平成 15 年度の「期末手当」及び「勤勉手当」の金額を算出しますと、次によになります。

(単位：百万円)

区分	平成14年度(A)	平成15年度(B)	差引(B - A)
期末手当	108	103	4
勤勉手当	113	104	9
合計	222	208	14

2. 貸倒引当金について

債権について、その回収可能性を検討し、合理的かつ客観的基準に基づいて貸倒引当金を計上する必要があります。計上方法としては、大別して次の2つの方法があります。

(a)個別的に債権の貸倒見積高を算出する方法

(b)全体債権に対し一定の算定基準(過去の貸倒経験率等)を適用して貸倒見積高を算出する方法

現在、一般企業に適用される金融商品に係る会計基準(平成11年1月22日企業会計審議会(以下、「金融商品会計基準」という。))を実務に適用する場合の具体的指針として、金融商品会計に関する実務指針(会計制度委員会報告第14号、以下「実務指針」という。)があり、企業会計上、その適用が要請されています。これによりますと、債務者の財政状態及び経営成績等により債権を「一般債権」、「貸倒懸念債権」、「破産更生債権等」の3区分とし、その区分毎に貸倒見積高を算出する、とされています。即ち、「一般債権」については、(b)法、「貸倒懸念債権」及び「破産更生債権等」については、(a)法を採用することとなります。

地方公営企業たる高速鉄道事業会計においても、これに準拠して計上基準を設定の上、貸倒引当金を計上する必要があります。

・決算書類及び決算書の表示

(概要)

現在、神戸市では高速鉄道事業の「会計事務の処理」に関して、「地公企法」、同施行令及び同施行規則に従い、具体的には同施行規則の規定に基づき「神戸市交通局会計規程(以下、「会計規程」という。)」を定め、これに従って処理をしています。

決算書類の種類については、「会計規程」第146条に記載があり、以下のとおりとなっています。

決算報告書(予算決算対照表)

損益計算書

剰余金計算書又は欠損金計算書

剰余金処分計算書又は欠損金処理計算書

貸借対照表

収益費用明細表

固定資産明細表

企業債明細表

(事業報告書)

(監査の結果)

1. 決算書類等について

「会計規程」第4条(計理の原則)第1項「事業の経営成績及び財政状態を明らかにするため…」、第4項「事業の経営成績及び財政状態に関する会計事実は、財務諸表その他の会計に関する書類に明りょう(瞭)に表示しなければならない。」とあり、この観点からすると、現状の決算書類の種類では、必ずしも説明報告義務を充分果たしえないのでないかと思われます。

まず、「キャッシュフロー計算書(3区分方式)」の導入が必要です。

次に、一般企業においては、明瞭性の原則から、決算書の内容を補充するものとして、「附属明細書」、「重要な会計方針」、「会計方針及び表示方法の変更」及び「注記(貸借対照表及び損益計算書)」が求められます。「会計規程」においては、「附属明細書」の一部たる収益費用明細表、固定資産明細表及び企業債明細表のみ要求されますが、より詳細な「附属明細書」が必要です。例えば、「一時借入金明細表」「資本金明細表」「引当金明細表」等です。更には、貸借対照表及び損益計算書を作成するに当り、採用した会計方針が現在表示されておらず、他の事業体との正確な比較も困難となっています。「会計規程」第4条(計理の原則)第1項及び第4項の趣旨に則り、明瞭性の原則の観点から、「会計方針及び表示方法の変更」及び「注記(貸借対照表及び損益計算書)」が必要です。

< 例示 >

「会計方針及び表示方法の変更」

特例債元金償還補助金について（後掲参照）

「注記（貸借対照表及び損益計算書）」

担保

重要なリース資産

2. 平成13年度、14年度の決算書について

平成13年度及び14年度の決算書上、資本の部の「5. 資本金(2)借入資本金」に、「イ.企業債前借金 185百万円」が表示されています。これは「**1. 神戸市債及び一時借入金 1. 神戸市債**」に記載のとおり、本来は、「借入資本金のア.企業債」として処理すべきものを誤って企業債前借金として処理したためです。

3. 有形固定資産の減価償却方法に係る注記について

有形固定資産の減価償却方法については、海岸線は「地公企法」施行規則第8条第4項「補助金等充当固定資産の減価償却方法の特例」を適用していますが、西神・山手線についてはこれを適用していません。決算書上では、上記の「補助金等充当固定資産の減価償却方法の特例」を適用している旨を注記として記載されていますが、西神・山手線と海岸線で「特例」の適用状況が異なる旨を明示されていません。これでは、有形固定資産の減価償却方法の注記としては不十分であると言えます。実態に即した注記の記載が必要です。

4. 特例債元金償還補助金の会計方針の変更について

特例債元金償還補助金については、平成14年度以前は受入額を貸借対照表の資本剰余金の部の「 他会計補助金」で処理していました。

この特例債元金償還補助金について、平成15年1月31日付で総務省自治財政局公営企業経営企画室長から関係政令指定都市交通事業管理者宛に「特例債元金償還金補助金の財務処理の変更について」が通知されました。この通知文によると、特例債制度の枠組みが平成15年度から更新されるにあたり、従来は上記のとおり、「資本的収入（他会計補助金）」として計上してきた事業者が多かった特例債元金償還補助金について、今後は損益計算書の「営業外収益（他会計補助金）」に含めるとされました（但し、会計理論的には、疑問のある処理です。）。従って、平成15年度は受け入れ額2,280百万円を資本剰余金ではなく、損益計算書の3.営業外収益（2）他会計補助金として処理しています。また、これに対応して、資本剰余金の中の、既往の特例債元金償還補助金相当部分についても、平成14年度決算の欠損金処理において、各々の経営状況等を踏まえつつ、累積欠損金を埋めるために、議会の議決を経た上で取り崩すことができるようになりました。そこで、昭和

61年度から平成14年度までに資本剰余金として受け入れた特例債元金償還補助金合計額33,532百万円について、議会の議決を経て、平成15年10月9日に累積欠損金充当処理を行っております。

このような金額的重要性(多額の影響額)のある会計方針の変更については、「1.決算書類等について」に記載のとおり、明瞭性の原則に基づき注記が必要と思われます。

(意見)

1. 決算書の表示について

現在、企業債について、建設改良目的又は投資目的のものについては、負債区分ではなく、資本区分(具体的には、資本金～借入資本金)で表示されています。

これについては、「公営企業の経理の手引(地方公営企業制度研究会編)」でも、民間の企業会計においては固定負債に整理されるものであるが、「公営企業における企業債等の建設改良の財源としての重要性にかんがみ、借入資本金として経理することとしたものである。」と解説されています。つまり、特例として認められた会計処理なのです。

しかしながら、元本たる企業債は貸借対照表上「資本金」として処理される一方、企業債利息は損益計算書上、通常の企業債及び借入金の利息と同様に、営業外費用処理されるという矛盾をかかえています。さらに、「地方公営企業会計制度に関する報告書(平成13年3月、21世紀を展望した公営企業の戦略に関する研究会)」でも検討課題として取り上げられ、負債表示に修正すべきとされています。

実質判断をすれば「資本金」ではなく「負債」と考えられますので、表示科目(借入資本金　企業債)の変更と表示場所(資本の部　負債の部)の変更が望まれます。

・他会計負担金、他会計補助金、他会計繰入金

(概要)

「地公企法」第17条の2第1項によると、「次に掲げる地方公営企業の経費で政令で定めるものは、地方公共団体の一般会計又は他の特別会計において、出資、長期の貸付け、負担金の支出その他の方法により負担するものとする。」とされています。

1. その性質上当該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（行政的経費）

2. 当該地方公営企業の性質上能率的な経営を行なってもなおその経営に伴う収入のみをもって充てることが客観的に困難であると認められる経費（不採算経費）

そして、「地公企法」第17条の2第2項において、「これら行政的経費、不採算経費」以外の経費については、当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが必要とされています。ただし、例外事項として、「地公企法」第17条の3において、「地方公共団体は、災害の復旧その他特別の理由により必要がある場合には、一般会計又は他の特別会計から地方公営企業の特別会計に補助をすることができる（補助金）。」とされています。

これらが、地方公営企業における「経費の負担の原則」です。要するに、例外的なものを除いて経費は基本的には当該地方公営企業の経営に伴う収入をもって充てることが必要とされています。

ところで、以下に示すように、高速鉄道事業会計においては一般会計、特別会計等から多額の負担金、補助金等を受け入れています。これらの内容及び推移は下記のようになっています。

(単位：百万円)

摘要	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
(営業収益) 他会計負担金	135	170	182	184
(営業外収益) 他会計補助金	317	1,080	1,411	3,593

「他会計負担金」は、ほとんどが一般会計から受け入れた金額であり、神戸市内に在住する高齢者、身体障害者等に対して地下鉄に乗車できる優待乗車証が発行される場合、この金額相当額を一般会計が負担するものです。

「他会計補助金」は、ほとんどが補助金として一般会計から企業債の元利償還相当額等を受け入れているものです(なお、平成 15 年度より特例債元金償還金補助金については、損益計算書の営業外収益に計上されています。)。

以下、「他会計負担金」及び「他会計補助金」について主なものの内容を検討します。

(監査の結果)

1. 他会計負担金について

敬老・福祉バス繰入金として、一般会計(保健福祉局)から下記のような金額を受け入れています。これは、敬老等優待乗車制度に則って満 70 歳以上の高齢者、身体障害者等の輸送を無料で行い、この輸送料相当額を受け入れているものです。

この敬老・福祉バス繰入金は、(甲)神戸市と(乙)交通局の間で締結された「敬老等優待乗車に関する協定書」に基づくものです。何度か部分的な改訂は行われているものの、毎年度当初に締結された協定書に基づいて行われており、その概要は

下記のようになっています。

「敬老等優待乗車に関する協定書」概要（平成 15 年 4 月 1 日締結）

（趣旨）

甲は、神戸市内に在住する高齢者、身体障害者等に対して乙の経営する市バス、地下鉄に乗車できる優待乗車証を交付し、乙はこれら対象者の輸送を無料で行う。

（負担金）

甲は、この協定にかかる輸送料として、運賃、輸送人員、その他の条件を勘案して定めた負担金を乙に支払う。この負担金は年額 4,126,800 千円（うち市バス分は 3,948,000 千円、地下鉄分は 178,800 千円）とするが、甲が有償交付対象者から受領する納付金及び精神障害者の乗車にかかる負担金については、年度末にその金額を精算し、乙に支払うものとする。また、乙において運賃改定があった場合は、その改訂率ならびに適用区間等を基本として、運賃改定のあった翌年度より、この負担金額を甲乙協議のうえ改定するものとする。

この協定書に基づき受け入れた金額の推移は以下のようになっています。

（単位：千円）

乗車証交付対象者	繰入額			
	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
高齢者(注 1)				
身体障害者(注 2)				
知的障害者(注 3)				
母子家庭(注 4)	132,600	167,300	178,800	178,800
被保護世帯(注 5)				
原爆被爆者(注 6)				
戦傷病者(注 7)				
精神障害者(注 8)	2,400	2,691	2,964	4,826

(注) 1 満 70 歳以上の高齢者。

2 4 級以上の身体障害者。但し、第 1 種の障害者はその介護者を含む。

- 3 児童相談所又は知的障害者厚生相談所において知的障害者と認定され、療育手帳の交付を受けた者及び介護者。
- 4 児童福祉法の規定により母子生活支援施設に入所している世帯、児童扶養手当の規定により児童扶養手当を受給している世帯、又は神戸市母子家庭等医療費の助成に関する条例の規定により医療費の助成を受けることができる世帯のうち1名。
- 5 生活保護法の規定により保護を受けている世帯のうち1名。
- 6 被爆者健康手帳の交付を受けている者。
- 7 戦傷病者特別擁護法の規定により戦傷病者手帳の交付を受けている者。
- 8 精神障害者保険福祉手帳の交付を受けた者。但し、1級の障害者はその介護者を含む。

また、平成12年度末から15年度末にかけての敬老・福祉乗車証の交付枚数の推移は以下のとおりです。

(単位:枚)

	平成12年度末	平成13年度末	平成14年度末	平成15年度末
敬老乗車証 (うち有償分)	120,044 (1,987)	134,838 (1,916)	141,814 (1,827)	150,547 (1,582)
福祉乗車証	50,454	53,952	56,485	59,973
合計	177,498	188,790	198,299	210,520

平成13年7月の海岸線の開業により、平成13年度(平成13年7月から平成14年3月までの9ヶ月相当分)及び平成14年度の繰入金額の増額が行なわれていますが、それ以外では繰入額の見直しは実質的には行なわれていない状況です。また、繰入金額の決定に関して特に積算基準となるものはないとのことです。

「地公企法」の規定に基づく上記の記載によれば、敬老・福祉等乗車証利用者の輸送コストは、「その性質上当該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(行政的経費)」に相当すると考えられます。そして敬老・福祉等乗車券に係る繰入額は、一般会計による当該コストの負担です。従って、本来、実費補填が原則となります。上記の敬老・福祉乗車証の各年度末の交付枚数の推移

からみれば、高速鉄道事業における当該行政的経費は増加しております。今後、高齢化が進行することが確実な社会情勢を考えますと、ますます費用は増加する筈です。本来は、まず一般会計からの敬老・福祉等乗車証に係る繰入額の算出根拠を明確にした上、敬老・福祉乗車証の交付枚数の推移に合わせて適時に見直すことにより、行政的経費に対する適正な繰入額を受け入れるべきと考えられます。

2. 他会計補助金について

他会計補助金は、下記の項目について一般会計から補助を受けています。

(単位：百万円)

		平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	
他会計補助金	公営地下高速鉄道事業助成金	243	191	146	62	(a)
	共済公的負担補助金	71	77	68	63	
	児童手当繰入金	1	4	5	3	
	補正予算債利子償還補助金	-	27	38	37	(b)
	企業債特別分利子償還補助金	-	779	1,152	1,145	(c)
	特例債元金償還補助金	-	-	-	2,280	(d)
	3 条補助金合計	317	1,080	1,411	3,593	
	地下高速鉄道補助金	5,284	2,277	13	53	
	補正予算債元金償還補助金	34	14	5	42	(e)
	企業債特別分元金償還補助金	812	351	201	507	(f)
	バリアフリー対策改良工事補助金	4	32	7	6	
	地下鉄緊急改良補助金	-	-	11	10	
	特例債元金償還補助金	3,435	3,380	2,382	-	(d)
4 条補助金合計		9,571	6,056	2,622	619	
合計		9,888	7,136	4,034	4,213	

(3 条補助金は損益計算書の収益に計上され、4 条補助金は資本的支出に充てるための補助金であり、直接資本剰余金に計上されます。)

これらのうち主なものは企業債の元金償還及び利子の支払に関するものであり、その内容は以下のとおりです。

(a)公営地下高速鉄道事業助成金

ア．新々特例債利子補助

昭和 52～57 年度発行の地下鉄事業債に係る支払利子相当額を対象として平成 5～14 年度に発行した特例債の利子（孫利子）について発行利率の 1/2 相当額（但し利率 0.6% を限度）を補助。

イ．続特例債利子補助

昭和 58 年度～平成 2 年度発行の地下鉄事業債に係る支払利子相当額を対象として平成 15～24 年度に発行した特例債の利子（孫利子）について発行利率の 1/2 相当額（但し利率 0.6% を限度）を補助。

(b)補正予算債利子補助金

海岸線建設事業において、平成 5 年度及び 8 年度に実施された景気前倒し事業費に係る補助金相当額に対して発行された企業債から発生する支払利子について補助。

(c)企業債特別分利子償還補助金

地下鉄海岸線建設費のうち地方単独区間（中央市場前～三宮・花時計前）事業に対し発行された企業債（特別分）の支払利子の 2/3 を補助。

(d)特例債元金償還補助金

特例債に係る元金償還金の全額を補助。

(e)補正予算債元金償還補助金

海岸線建設事業において、平成 5 年度及び 8 年度に実施された景気前倒し事業費に係る補助金相当額に対して発行された企業債の元金償還金を補助。

(f)企業債特別分元金償還補助金

地下鉄海岸線建設費のうち地方単独区間(中央市場前～三宮・花時計前)

事業に対し発行された企業債(特別分)の元金償還金の2/3を補助。

高速鉄道事業会計においても、基本的に、企業債の元金及び利息については、後年度における旅客運輸収益等によって償還する必要があります。しかし、上記のとおり、実際には多額の企業債の元金及び利子が一般会計からの補助金により償還されているのが現実です(その他に、国庫及び兵庫県からの補助金による償還もおこなっています。)。その中でも、特例債に係る補助は継続的かつ多額なものとなっています。

企業債の元金及び利子の償還財源を旅客運輸収入から生み出すことが困難な状況となっている原因は、複合的なものであると考えられます。平成14年3月に社団法人公営交通事業協会が取りまとめた「公営地下鉄事業の経営健全化に関する研究会報告書」によれば、その一つとして、「資産耐用年数に比較して企業債償還期限が短いため、企業債元本償還額が減価償却費を上回っており新たな資金手当が必要になってきていることや、旅客運輸収益の伸び悩み等により純損益が計画に比べて悪化している等のため資金手当に係る企業債残高が増嵩し、それに伴って企業債支払利子が当初見込みを上回っていることにより、企業債元利償還の財源不足が常態化しており…」とあります。

特例債制度は、上記報告書にあるとおり、「…支払利息の一部について償還の繰延を行なうとともに一般会計で負担するという意味で、地下鉄建設事業債の償還期限延長効果及び財政支援効果を持っており、これまで地下鉄事業の経営改善に大きく貢献してきた…」のは事実であり、企業債の元金及び利息の償還財源が不足する原因を補う役割を果たしております。

しかしながら、「経費の負担の原則」に示すとおり、地方公営企業においては、

「行政的経費及び不採算経費」について、一般会計又は他の特別会計の負担金を受け入れるのは特に問題はありませんが、これらを除いて、その他の経費は、本来、地方公営企業自体の収入をもって充てる必要があります。

現在は、本来、例外的事項であるべき多額の「補助金」受入が常態化かつ長期化しているという異常な状況と言えます。

「地方公営企業繰出金について（総務省自治財政局長通知）」を根拠とする「緊急避難」的措置としては、やむを得ませんが、地方公営企業における独立採算制の趣旨に立ち返り、なお一層の経営努力が必要です。

・交通事業基金

(概要)

1. 交通事業基金の概要

神戸市交通事業基金条例(昭和50年4月1日条例第5号)及び同条例施行規程(昭和50年4月1日交規第1号)によれば、その概要は次のとおりとなっています。

(1)設置目的

高速鉄道事業その他の交通事業の健全な運営に資するため

(2)積み立てる額

交通事業の健全な運営に必要な額

基金から生ずる収益の全額

(3)管理

基金は神戸市交通事業管理者が管理する。

基金に属する現金は、金融機関への預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。

基金に属する現金は、必要に応じ動産又は不動産に換えて、有効な管理をすることができる。

基金の経理状況を明らかにするため、「基金明細簿」「基金運用台帳」を備える。

基金に属する現金は、「基金収支簿」を設けて整理するものとする。

(4)処分

管理者は、次に掲げる場合に限り、基金を処分することができる。

交通事業に附帯する事業を整備するのに必要な経費に充てるとき。

交通事業に係る企業債の償還及び利息の支払に充てるとき。

その他交通事業に必要な経費に充てるとき。

2. 基金の積立、処分及び運用状況並びに残高内訳

平成 11 年度から平成 15 年度における基金の積立、処分及び運用状況並びに残高内訳は次のとおりとなっています。

(積立、処分及び運用状況)

(単位：百万円)

摘要	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
前年度末残高	42,401	42,023	41,134	40,509	39,829
当年度中造成額	797	652	530	522	511
当年度運用状況					
増加	422,810	390,865	339,855	72,150	83,967
減少	422,810	390,865	339,855	72,150	83,967
当年度中処分額	1,175	1,540	1,155	1,202	1,131
当年度末残高	42,023	41,134	40,509	39,829	39,209

(残高内訳)

(単位：百万円)

区分	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
銀行預金 (定期預金を除く)	0	1,785	9,283	5,554	1,500
定期預金	22,872	19,199	300	300	300
土地	2,473	2,078	1,683	1,683	1,684
他会計貸付金(B)	16,677	18,072	29,242	32,291	35,725
合計(A)	42,023	41,134	40,509	39,829	39,209
(B) (A) (%)	39.7	43.9	72.2	81.1	91.1

(意見)

1. 他会計貸付金について

交通事業基金の設置目的は、「高速鉄道事業その他の交通事業の健全な運営に資するため」とされています。

また、その管理については、「預金その他最も確実かつ有利な方法により保管しなければならない。」とされております。

ところで、運用区分としての他会計貸付金の占める割合は特にこの3年で増加し、平成15年度においては、実に90%を超えています。その具体的な内容は以下のとおりとなっています。

しかしながら、毎期多額の欠損金を計上している自動車事業会計及び高速鉄道事業会計等に対する貸付金が、果たして、「最も確実かつ有利な」運用方法たりうるか疑問です。

経済実質から判断すれば、交通事業基金を処分（取崩）して、経費充当する必要があると考えられます。

（単位：百万円）

貸付先	平成14年度末	平成15年度末	長短区分
自動車事業会計	23,400	27,000	短期
高速鉄道事業会計	8,600	8,600	短期
「公済会」	90	-	長期
「交通振興」	201	125	長期
合計	32,291	35,725	

2. 土地について

平成15年度末において、基金が保有している土地の明細は以下のとおりです。

(単位 : m²、千円)

所 在	取得日	面 積	平成 15 年度 簿 價	利用状況
兵庫区吉田町 1 丁目 32-2	平成 9 年 4 月 1 日	985.22	177,472	未利用地
長田区雲雀が丘 1 丁目 28	昭和 48 年 12 月 28 日	527.56	46,267	未利用地
須磨区平田町 2 丁目 6-1,8	昭和 50 年 4 月 26 日	21.59	14,010	板宿駅換気塔用地
須磨区宝田町 3 丁目 1-2,52,55	昭和 53 年 3 月 31 日	122.79	13,879	地下鉄保線作業用地
須磨区高倉台 1 丁目 6-7	昭和 48 年 11 月 22 日	582.85	85,096	月極駐車場用地
須磨区明神町 2 丁目 24-1,2,5	昭和 48 年 7 月 28 日	224.29	23,876	未利用地
須磨区明神町 2 丁目 24-4	昭和 62 年 3 月 31 日	162.35	15,393	未利用地
須磨区明神町 2 丁目 55-2,6,7	昭和 62 年 3 月 31 日	683.44	87,052	未利用地
西区伊川谷用地（前開南町 1 丁目 1-1,2-1,1-3,23）	昭和 60 年 11 月 11 日	26,501.79	663,491	商業施設、付随駐車場、駐輪場、バスターミナル用地
西区竹の台 1 丁目	昭和 62 年 3 月 31 日	5,836.81	557,668	未利用地
合 計		35,648.69	1,684,207	

上記のとおり、神戸市交通事業基金条例及び同条例施行規程によれば、「基金に属する現金は、必要に応じ動産又は不動産に替えて、有効な管理をすることができる。」とされていることから、不動産を取得すること自体には問題があるとは言えません。しかし、その利用状況については、上記の表に記載のとおり、実質的に高速鉄道事業の固定資産として事業の用に供しているものや、全くの未利用の状況になっているものが含まれています。この状況を鑑みれば、「1. 他会計貸付金について」と同様に、「最も確実かつ有利な」運用方法たりうるのか疑問です。

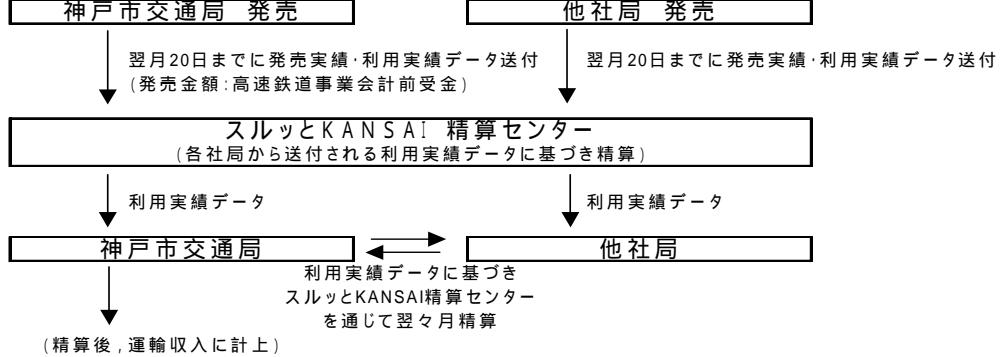
・料金収入等

(概要)

高速鉄道事業の営業収益のほとんどを占める運輸収入(旅客運輸収入)は、主に普通券、定期券、回数券、前払式料金カードの販売等によるものです。

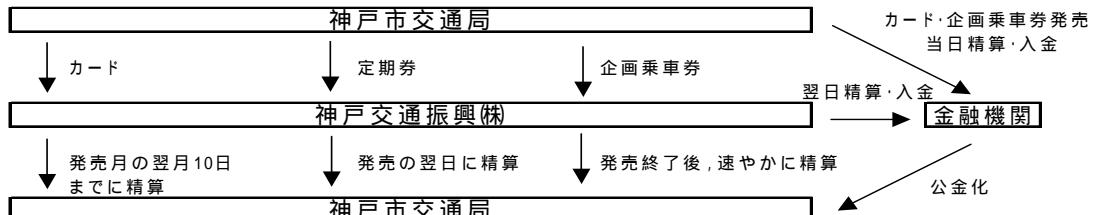
その主な業務処理の流れは以下のとおりです。

スルッとKANSAIカードの利用額精算の流れ

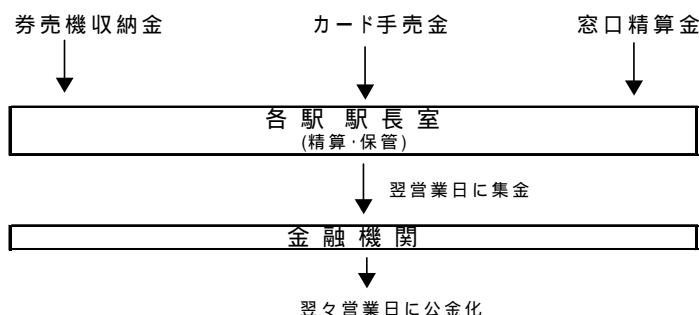


発売手数料(収入):(神戸市交通局発売のカードで他社局の鉄道、バスを利用した金額) × 2%
発売手数料(支出):(他社局発売のカードで神戸市交通局の地下鉄、バスを利用した金額) × 2%

定期券・カード・企画乗車券 料金収入の流れ



地下鉄料金収納の流れ



(監査手続及び結果)

駅及び定期券販売所及び管区における、乗車券、カード・回数券、定期券の販売金に関する収入事務並びにカード類の在庫管理についての処理手続の妥当性を検討しました。具体的な実施事項は以下のとおりです。

検証対象及び検証事項

(1) 西神・山手線 三宮駅

- ・ 乗車料収入の収納、精算、管理方法

(2) 三宮駅定期券発売所

- ・ 定期券、各種カード売上金の収納、精算、管理方法
- ・ 各種カードの受入、管理方法

(3) 管区（新長田駅構内）

- ・ 乗車料収入の精算データの収集、処理方法
- ・ 特別割引普通乗車券の受入、払出等の管理方法

これら実施事項に関する結果は以下のとおりです。

1. 管区における在庫管理事務について

管区におきましては、普通券のうち特別割引普通乗車券の現物の管理を行なっており、交通局営業推進課より乗車券の現物を受け入れ、各駅の要求に応じて払い出す業務を行なっております。

管区における上記乗車券の管理簿を閲覧したところ、150円の特別割引普通乗車券の欄につき、平成16年1月18日の名谷駅への払出欄と平成16年2月8日の三宮駅への払出欄の間の払出記録において日付、払出駅名が空欄となっておりました。

その内容を確認したところ、平成 15 年 10 月 25 日の学園都市駅への払出の記載が洩れていたことによるものでした。

これは、平成 16 年 1 月 18 日の名谷駅への同乗車券の払出時に、現物と管理簿の記載に相違が生じている事を確認したため、相違事項を管理簿に記載した上で、後日、具体的な払出内容を確認した上で補足する予定としていたが、結局、平成 16 年 9 月 29 日の往査時点までその内容の確認がなされていなかつたことによるものです。

特別割引乗車券の受入及び払出時点において、現物と管理簿の照合を慎重に行つた上で記載すること及び不明な点が生じた場合には、直ちにその内容を調査することが必要です。

2. 販売委託先管理について

高速鉄道事業においては、定期券、前払式カードの販売に関して、「公済会」（平成 16 年 4 月 1 日の統合以後は「交通振興」）との間に、「乗車券及びカード販売業務に関する委託契約書」を取り交わして、乗車券及びカード販売、乗車券及びカードの在庫管理等の業務を委託しております。

三宮定期券販売所にて、上記委託事項を検討したところ、以下のような事由が見受けられました。

カード等の販売委託先からのカードの買取について

「公済会」は、複数の受託販売指定店と「市バスカード等の販売委託に関する契約書」を締結し、カード類の委託販売を行なっています。但し、委託販売とされていますが、「公済会」から受託販売指定店へのカードの納品時に売上を計上し、指定店への手数料の支払を行う処理をされています。

「公済会」と交通局の精算の資料を閲覧したところ、受託販売指定店に一旦販売したカードの買取を行なっているものが見受けられました。上記契約書には、受託販売指定店に販売したカードの買取は行なわない旨明示はされておりませんが、運用上は原則として行なわず、受託販売指定店の廃業等の場合に、例外的に認める方針であるとのことでした。このカードの買取にあたり、特に決裁等は行なっていないとのことです、例外的取扱である以上、その取扱が合理的であることを示す決裁等を行なっておくことが必要と考えられます。

カード類の管理簿の記載について

カード類については種類ごとに管理簿を作成し、現物管理を行なっておりますが、管理簿の記載が鉛筆書きで簡単に修正が可能となっていることや現物と管理簿の照合の痕跡はあるが誰が行なったものか分からない等、管理簿の記載及び管理方法に問題がありました（往査後、管理簿の記載及び管理方法については、改善されておりました。）。

項目によっては、業務委託先である「公済会」の裁量による事項であるものもあるとも思われますが、「公済会」のように重要な業務の委託先に対して、交通局の担当部署は、その業務の実施状況を適時に把握し、カード類の管理簿の記載方法の不備な点等について、適切な指導を行なうことが必要です。

・固定資産（遊休土地及び投資等を含む。）及び減価償却費

（監査の結果）

1. 人件費の取扱いについて

人件費のうち、固定資産の建設又は改良の企画及び工事に従事する職員の人件費を資本的支出として固定資産に計上しております。平成 11 年度から平成 15 年度までの間に計上された金額は、5,435 百万円となっています。この推移及び各年度における建設仮勘定増加額に占める割合は以下のとおりです。

（単位：千円）

	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
給 与	716,581	903,990	520,832	75,774	56,637
手 当	679,751	830,434	536,460	61,300	47,898
法定福利費	238,523	304,263	176,978	23,204	18,823
厚生福利費	31,709	40,598	14,580	2,594	2,055
退職金	1,307	70,759	79,990	-	-
合 計	1,667,871	2,150,044	1,328,840	162,872	125,413
建設仮勘定増加額	44,195,207	50,803,936	27,865,435	1,533,916	1,590,332
建設仮勘定増加額に占める割合	3.8%	4.2%	4.8%	10.6%	7.9%

自家建設による固定資産の取得価額に、当該資産の建設等のために要した人件費の金額を含めることについては特に問題はありませんが、上記のように多額の人件費が固定資産に含まれ、取得時以降の償却負担となっていることに留意が必要です。

なお、これら資本勘定に属する人件費は、一旦、総係費又は開業準備費として集計され、ここから一定の基準により固定資産の各勘定科目に配分されています。平成 12 年度から 15 年度について、総係費及び開業準備費に集計された人件費の内訳は以下のようになっています。

（単位：千円）

	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度
総係費内人件費	1,351,181	791,475	162,872	125,413

開業準備費内人件費	798,863	537,365	-	-
合 計	2,150,044	1,328,840	162,872	125,413

2. 開業準備費について

上記の人件費を含め、平成 12 年度、13 年度においては開業準備費として以下の
ような金額が計上され、一定の基準により固定資産に配分され、結果的には各固定
資産の耐用年数（最長で 60 年）に亘って費用化されています。

（平成 12 年度）

	項目	決算額	備 考
人件費	人件費計	798,863	海岸線運転士、車掌等養成に伴う人件費
経 費	備消品費	66,317	海岸線業務用備消品費
	委託料	54,491	海岸線開業前の施設の警備、清掃に係る委託料等
	水道光熱費	8,128	海岸線開業前の業務ビル、車庫等の水道光熱費
	被服費	3,497	海岸線開業前の養成職員用被服費
	雑費等	5,243	海岸線開業前の施設の小修繕費、広報宣伝費等
	小計（税込）	137,676	
	内、消費税	6,348	
	経費計（税抜）	131,328	
	計	930,191	

（平成 13 年度）

	項目	決算額	備 考
人件費	人件費計	537,365	海岸線運転士、車掌等養成に伴う人件費
経 費	備消品費	45,266	海岸線業務用備消品費
	修繕費	19,207	海岸線開業前の施設の小修繕費
	委託料	15,437	海岸線開業前の施設の警備、清掃に係る委託料等
	印刷製本費	8,962	海岸線時刻表、料金表の作成費用等
	広告宣伝費	8,462	海岸線開業の告知等に係る広報宣伝費

	水道光熱費	1,842	海岸線開業前の業務ビル、車庫等の水道光熱費
	雑費等	9,422	海岸線施設損害保険料、開業式典費用等
	小計（税込）	108,598	
	内、消費税	5,105	
	経費計（税抜）	103,493	
	計	640,858	

ここでいう開業準備費とはやや異なりますが、商法上は開業費(土地、建物等の賃借料、広告宣伝費、通信交通費、事務用消耗品費、支払利子、使用人の給料、保険料、電気・ガス・水道料等で、会社成立後営業開始までに支出した開業準備のための費用)については、貸借対照表の資産の部に計上することができ、この場合においては、開業の後五年以内に毎決算期において均等額以上の償却をしなければならない、とされています。

一方、「地公企法」施行令第二十六条においては繰延勘定について以下のように規定されています。

第二十六条第二項 将来の事業年度に影響する次の各号に掲げる営業経費は、その全部又は一部を繰延勘定として整理することができる。

- 一 企業債発行差金
- 二 開発費
- 三 試験研究費
- 四 退職給与金

第二十六条第三項 前二項の繰延勘定は、当該繰延勘定を設けた事業年度の翌事業年度以降五事業年度内（企業債発行差金については、当該企業債の償還期限内）に毎事業年度均等額以上を償却しなければならない。

すなわち、計上が認められている繰延勘定の中には開業準備費は含まれておらず、また、繰延勘定の償却期間も当該勘定を設けた事業年度の翌事業年度以降五事業年度内（企業債発行差金については当該企業債の償還期限内）となっています。このようなことから判断すると、現在行われている会計処理が妥当かどうか疑問があります。

開業準備費に関する会計処理の方法について定めた規程類が存在せず、どのような経緯から現在の会計処理を実施することになったのかの詳細は不明です（但し、西神・山手線開業時も同様の処理を実施しています。）。しかし、当該会計処理の結果、本来は長期にわたり繰延べられるべきでないと考えられる開業準備費用 1,571,049 千円（平成 12 年度分 930,191 千円、平成 13 年度分 640,858 千円）が固定資産に計上されて繰延べられ、開業以降の償却負担を大きくしていることとなっています。

3. 海岸線の固定資産の変更について

平成 15 年度で海岸線（平成 13 年 7 月開業）の固定資産計上額の変更を行っています。この内訳は下表のとおりです。

（単位：円）

資産名	変更前価額 ()	本体取得価額変 更額()	諸費計上変更額 ()	平成 15 年度変更後 価額(+ +)
有形固定資産	224,306,862,700	60,519,033	25,582,037	224,271,925,704
運送施設	224,306,862,700	60,519,033	25,582,037	224,271,925,704
土地	5,665,106,246		1,159,566,021	6,824,672,267
建物	35,504,509,871	1,508,043,844	600,383,741	36,412,169,974
線路設備	140,554,850,741		192,288,821	140,362,561,920
電路設備	14,681,376,404		227,817,811	14,453,558,593
その他構築物	10,915,979		5,075	10,910,904
車両	8,610,370,850		68,828,363	8,541,542,487
機械装置	19,122,621,298	1,568,562,877	43,853,348	17,510,205,073
工具器具備品	157,111,311		806,825	156,304,486
無形固定資産	3,022,441,234	60,519,033	25,582,037	3,117,897,263
運送施設	3,022,441,234	60,519,033	25,582,037	3,117,897,263

	電気ガス供給施設利用権	176,996,219	60,519,033	1,498,787	236,016,465
	電話施設利用権	1,383,200			1,383,200
	地上権	2,844,061,815		24,083,250	2,819,978,565
合計		227,329,303,934			227,329,303,934

(交通局資料による)

本体取得価額変更額()は、給排水設備関係を機械装置から建物(建物附属設備)及び無形固定資産(電気ガス供給施設利用権)に科目変更したものです。当初計上科目の誤り分の変更です。

また、諸費計上変更額()は、誤って他の固定資産に按分されていた土地の測量費、沿線補償費等を、土地取得価額(土地取得に要した費用)に変更追加計上したものです。

問題は何故、このような多額の金額変更が、開業時(平成13年度)より2年度も遅れてなされたのです。

固定資産管理体制が不十分と思われます。

4. 建設仮勘定(長期未精算分)について

建設仮勘定の新交通施設建設仮勘定に未精算のまま残存している22,523千円は、新交通建設時に一部負担を求められ、昭和50、51年度に支出したもので、その内容は建設に係る新交通システムポートアイランド線調査設計委託費等です。

これらは本来、建設諸費として、該当する固定資産に配分し、主体となる直接工事費とともに固定資産計上すべきものです。しかしながら、新交通施設の本体工事は交通局以外で施工され既に完成しています。従って、交通局では主体となる工事が存在しません。

費用処理が必要です。

5. 遊休土地について

神戸市交通局が保有する土地のうち、未利用地となっているものは次のとおりです。

(単位: m²、千円)

所 在	取得年度	面積	帳簿価額	備 考
須磨区妙法寺字大津江 453 - 1	昭和 51 年	777.00	13,837	地滑り危険地域のため取得
須磨区妙法寺字荒打 310 - 1	昭和 51 年	649.00	7,707	地滑り危険地域のため取得
須磨区妙法寺字荒打 308 - 4	昭和 51 年	143.00	3,125	地滑り危険地域のため取得
兵庫区三石通 3 丁目 2 - 20	平成 7 年	74.46	29,161	未利用地
兵庫区御崎町 2 丁目 27 - 3	平成 8 年	45.20	11,718	仮換地作業中
兵庫区御崎町 2 丁目 45 - 5	平成 8 年	49.78	24,228	仮換地作業中
合 計			89,776	

(交通局資料による)

須磨区の土地は、地下に地下鉄のトンネルがあるため、その上部土地の利用が、その構造上制限されています。兵庫区の土地は、海岸線の沿線地域で、換地処分の手続が都市計画総局で進行中です。有効利用できる見込みのない土地については、早急に処分する必要があります。

(意見)

1. 固定資産の実査

高速鉄道事業会計では固定資産台帳及び減価償却明細表を作成していますが、これらの帳票と固定資産現物との照合を行っていません。固定資産の管理については、「神戸市交通局公有財産管理規程（以下、「公有財産管理規程」という。）」第 5 条にもあるとおり、常にその現況を明らかにしておく必要があります。早急に固定資産の実査を実施し、固定資産の実在性を確認する必要があります。更に、今後は定期実査を制度化する必要があります。

2. 不動産登記

神戸市高速鉄道事業会計では、登記されている建物は下表のとおりとなっていま
す。これ以外の建物については登記されていません。

(単位: m²、千円)

所在	家屋番号	登記年月日	延床面積	帳簿価額	備 考
中央区三宮町3丁目3-1	3-1-3	平成13年6月8日	175.81	237,121	旧居留地・大丸前駅北出入口
長田区若松町4丁目8	8-112	平成10年4月1日	46.13	85,175	新長田駅南東出入口
兵庫区金平東換地区3街区2符号	32-9-108	平成10年12月28日	114.24	341,176	御崎公園駅南西出入口
兵庫区浜中東換地区2街区6-1符号	19-158-5	平成11年9月13日	272.14	1,135,868	御崎公園駅北東出入口
兵庫区吉田西換地区2街区1符号	58-1	平成12年3月14日	29.99	31,261	御崎公園駅東換気塔
兵庫区下沢通1丁目5-16	5-16-205	平成7年9月1日	650.31	176,499	貸店舗
合計				2,007,100	

(交通局資料による)

これは、昭和42年2月23日に理財局長(現行財政局長)が各局室長宛てに、「市
有建物の表示登記事務の取扱いについて(理管第506号)」(以下、「通知書」とい
う。)を通知し、当時統一的な事務取扱いが定められていなかった建物の登記につ
いての取扱いを定めたことによります。

「通知書」では、登記申請を必要とする場合を次のように定めています。

他人の土地を借りて建物を新築した場合。

区分所有権の目的たる建物を新築した場合。

建物を賃貸するとき。

未登記の建物を買収し、もしくは寄付、又は交換により取得した場合。

その他特に登記の必要が認められる場合。

このため、駅舎等のように取得時点で他に転用しないことが明らかなものは未登
記となっており、売却等が行われる際に登記をすることとしています。

不動産の登記は、不動産の表示又は不動産に関する権利の設定、保存、移転、変

更、処分の制限（不動産に関する差押、仮差押等）若しくは消滅の事実を一定の帳簿（不動産登記簿）に登載し、その権利者が第三者に対して対抗要件を備えるための制度です。

ところで、神戸市が所有する建物について、上述のとおり例外的に不動産登記をする場合を除き、登記をしないのは上記の通知書以外に特に理由がないと思われます。また、「公有財産管理規程」第4条によると、管理にあたって常に最善の注意を払い、特に不動産については侵奪の防止及び使用の妨害排除に努めなければならないとなっています。所有する建物についての登記の必要性を検討すべきと思われます。

・たな卸資産（貯蔵品）

（概要）

貯蔵品のたな卸について、「会計規程」第124条では、毎年9月30日及び翌年3月31日をもってたな卸を実施し、その結果を管理者に報告すると規定されています。

実地たな卸は、貯蔵品一覧表を使って実施しています。貯蔵品受入書と貯蔵品払出請求書兼決議書に基づき、月別材料受払書へ記入し、品名毎にコードを付して（例えば、Aコードはレール、Bコードはボルト等）コード別の貯蔵品一覧表が作成されます。この貯蔵品一覧表には、本庁で作成するたな卸表の数値が入力済になっており、実地たな卸の実施時に実数量と照合することにしています。

（監査の結果）

1. たな卸に関する手続書等について

現在、たな卸実施要領等のたな卸に関する手続書等が作成されていません。実地棚卸の実効性（有効性）を確保するため、手続書等の作成が必要です。

2. たな卸の結果報告について

たな卸報告書が各担当者から出納職宛に提出はされていますが、その報告書に報告日の記載がありませんでした。今後、留意してください。

・神戸市債及び一時借入金

1. 神戸市債

(概要)

高速鉄道事業会計が利用している企業債前借金(起債前貸)は、2種類あります。

(1)旧大蔵省の資金運用部資金を窓口とした貸付制度は、貸付対象事業の着手から完成までの間における所要資金を供給し、事業進捗の円滑化を図るためのものです。また、(2)旧郵政省の簡保資金を窓口とした貸付制度は、長期貸付の対象事業が未完成の段階で、長期貸付を受けるまでのつなぎ資金として行われるものです。

資金運用部資金の企業債前借金を行う要件は、事業に着手していること、貸付予定額の決定があること、事業費の支払いに充てる資金を必要とすること、紛争等により事業完成が著しく遅延するおそれがないこととなっています。

他方、簡保資金の企業債前借金を行う要件は、起債対象事業の進捗率が把握できること、日本郵政公社近畿支社から貸付予定額通知書が来ていることです。

(監査の結果)

高速鉄道事業会計では、海岸線御崎公園停車場及び地下線路工事等の事業を対象に、平成12年度に企業債前借を利用しています。この内訳は次のとおりです。

(単位:百万円)

種類	金額	借入日
資金運用部資金	117	借入日:平成13年3月26日
簡保資金	68	借入日:平成13年3月30日
計	185	

上記工事については、平成13年6月30日に完成し、次のように起債されています。

(単位：百万円)

種類	金額	借入日	摘要
資金運用部資金	117	借入日：平成13年9月25日	第012008号公債
簡保資金	68	借入日：平成13年10月1日	長41第292330号公債
計	185		

企業債前借金から起債までの手続きについては、適正に処理が行われておりますが、会計処理上、平成13年度決算書において、「企業債前借金」から「企業債」に振り替える必要があるにもかかわらず、処理がなされていませんでした。最終的には、2年後の平成15年度決算書において修正がなされました。

2. 一時借入金

(概要)

一時借入金は、予算内の支出をするための一時の借入のことをいい、原則的に借入を行った事業年度内で償還しなければならないことになっています。資金不足のため償還できない場合には、償還できない金額を限度として借り替えることができます（「地公企法」第29条）。

さらに、借り替えした借入金は、1年以内に償還しなければならないことになっており、但書で、その償還も借入金をもってこれに充てることは禁止されています。

ところで、平成15年度の借入金発生内訳をみると次のようになっています。

一時借入金期中変動一覧表

(単位:千円)

月別	期中借入金額		月末残高	利息	月中最高借入残高
	増加	減少			
平成 15 年 4 月		1,500,000	7,100,000	961	8,600,000
5 月		2,600,000	4,500,000	5,620	7,100,000
6 月	700,000		5,200,000		5,200,000
7 月		700,000	4,500,000	2,822	5,200,000
8 月		1,600,000	2,900,000	8,781	4,500,000
9 月	7,000,000		9,900,000		9,900,000
10 月			9,900,000		9,900,000
11 月		500,000	9,400,000	4,144	9,900,000
12 月		1,700,000	7,700,000	16,157	9,400,000
平成 16 年 1 月		700,000	7,000,000	5,089	7,700,000
2 月	1,600,000	700,000	7,900,000	3,718	7,900,000
3 月	3,900,000	3,200,000	8,600,000	47,945	9,800,000
合計				95,237	

(交通局資料による)

交通局では、平成 13 年度から一時借入金が 86 億円発生しており、平成 14 年度・平成 15 年度についても同額の 86 億円が決算書に計上されています。

また、その内容は全て 1 年以内に償還期日の到来する借入となっています。

(意見)

一時借入金が平成 13 年度から発生していることは、海岸線の開業時期と重なっています。その後、短期間で償還・借入を繰り返しているものの、毎事業年度末時点の一時借入金の残高は、平成 15 年度まで同額(86 億円)のままとなっています。海岸線の開業計画段階で資金繰の予測を実施していた筈ですが、多数の一時借入金の継続している現状を見ますと、当初の資金繰予測が甘かったと考えられます。

また、一時借入金が長期にわたり継続することは、法令等の予定しているところではないことに十分留意する必要があります。

《高速鉄道事業に対する総括意見》

. 経営状況 - 総括

財政状態は、総資産に占める固定資産の比率が高く、特に海岸線が開業した平成13年度以降は実に98パーセントを超えています。

また、借入金及び企業債の比率も高く、負債及び資本合計の60パーセントを超えてています（25頁「各種比率分析」参照）。

これは地下鉄事業が典型的な装置産業であることを示しており、また、このため減価償却費が多額となります。

更に、固定資産取得を借入金及び企業債で実施しているため、支払利息及び企業債務費も多額となります。

従って、減価償却費と支払利息及び企業債務費が収益を著しく圧迫することになっています。

ちなみに、減価償却費、支払利息及び企業債務費の合計額と総収益の比率は、平成13年度以降80パーセント程度となっており、人件費、減価償却費、支払利息及び企業債務費の合計額と総収益の比率は平成13年度以降、110パーセントを超えています（16頁「各種比率分析」参照）。

恒常的な赤字体质です。

このため、純損益段階で平成13年度に8,425百万円を計上し、平成14年度9,843百万円、平成15年度7,429百万円と巨額の赤字が継続しています。

. 計画と実績（海岸線）

1. 建設期間及び建設費

海岸線建設にかかる(1)建設期間及び(2)建設費の計画と実績の対比は、次表のとおりとなっています。

阪神淡路大震災の影響により、開業が2年半遅れており、総建設費が38パーセントアップしています。建設財源では補助金及び寄付金が減少し、有利子の企業債が倍増しています。

海岸線建設期間・建設費（計画・実績比較）

(1)建設期間

	免許申請時計画	実績
事業免許交付	平成5年4月	平成5年4月
工事施工認可	平成5年10月	平成5年11月
都市計画決定	平成5年10月	平成6年1月
環境影響評価書縦覧	平成5年10月	平成6年3月
工事着工	平成6年3月	平成6年3月
開業	平成11年3月	平成13年7月

(2)建設費

（単位：億円、税込）

	免許申請時計画 A	実績 B	比率 (B ÷ A) (%)
総建設費	1,703	2,350	138.0
(財源内訳)			
企業債	601	1,310	218.0
国庫補助金	353	266	75.4
一般会計補助金	392	307	78.3
一般会計出資金	337	459	136.2
寄付	20	8	40.0
営業扣当り建設費	216	297	137.5

2. 需要予測（収入見込）

海岸線に関する需要予測（収入見込）と平成14年度の実績は、次表のとおりで

す。

阪神淡路大震災等の影響により、免許申請時（平成 5 年）の需要を見直すのは、当然の措置と思われます。しかしながら、これら諸事情の変更を組み込んで再検討を実施した筈の需要見直し時（平成 12 年）の予測値と平成 14 年度の実績値に、依然として大きな差異が発生しているのは問題です（乗客数では、実績値は予測値の僅か 43.1% に過ぎず、乗車料収入にいたっては、実に 32.6% という惨憺たる結果です。）。

見直し時の需要予測が異常に甘いとしか言い様がありません。

民間企業なら間違いなく倒産です。

	(A)	(B)	
	当初免許申請時 (平成 5 年)	需要見直し時 (平成 12 年)	実績 (平成 14 年度)
単年度収支均衡年次	平成 22 年度（開業後 13 年目）	平成 31 年度（開業後 19 年目）	-
累積欠損金解消年次	平成 33 年度（開業後 24 年目）	平成 46 年度（開業後 34 年目）	-
見込乗客数	平成 10 年度 138,314 人 / 日 平成 11 年度 138,739 人 / 日 平成 12 年度 139,165 人 / 日 平成 13 年度 ~ 139,590 人 / 日	平成 13 年度 84,770 人 / 日 平成 17 年度 130,000 人 / 日 平成 28 年度 ~ 143,553 人 / 日	36,500 人 / 日
1 人あたり 平均実収運賃	平成 10 年度予想単価 149.35 円 1 人平均運賃 × 実収率 × 料金改定率 = 168.05 円 × 0.73 × 1.22 = 149.35 円	平成 13 年度単価 135.56 円 1 人平均運賃 × 実収率 × 料金改定率 = 168.05 円 × 0.73 × 1.105 = 135.56 円 (税抜 129.10 円)	97.6 円
乗車料収入		4,194,368 千円 (税抜 3,994,636 千円)	1,300,568 千円
運賃改定	平成 4 年 4 月 1 日以降 3 年ごとに 10% 改定	5 年ごとに 12% 改定	-

（需要予測の重要性）

前年の「水道事業会計」の結果報告でも需要予測の重要性を述べましたが、ここで再述致します。

一般的に経営企業体のあり方としては、まず売上（収入）計画の大前提として、市場調査及び「需要予測」があります。そして、これは輸送計画に直結し、それはまた各種設備計画（自己保有以外に、PFI、リース等を含む。以下同じ。）に大きな影響を及ぼすこととなります。更に、設備計画は設備資金計画の前提となります。

このように、企業体経営にとって、需要予測は極めて重要です。また、その予測精度が問題となります。

公営企業体としても、市民の交通手段の確保の努力と同時に、企業としての経済性及び効率性の十分な発揮（「地公企法」第3条参照）が要求されており、必要最小限のコストで経営することが必要です。不正確で過大な需要予測は、過大設備に繋がり、ひいては過大コストとなり、最終的に需要者である住民や企業に過大な乗車料金の支払を強いることとなります。前述のように、高速鉄道事業は総資産のうち固定資産が95%超を占めるという、典型的な装置産業です。従って、一度、巨大な設備を建設すると、巨額の建設資金を借入金及び企業債に依存せざるを得ない状況から、その後、膨大な金額の固定費（減価償却費、修繕費及びその他の維持管理費、支払利息及び企業債務費）が継続的に発生することになります。従って、慎重な対応が求められます。需要予測及び設備計画は、高速鉄道事業経営にとって、この観点からも最重要ポイントです。

この間の関係は下図のとおりとなります。

市場調査及び「需要予測」 → 売上(収入)計画 → 輸送計画 → 設備計画 → 設備資金計画

過大需要予測 → 過大設備 → 過大コスト → 業績不振 → 高料金

(注)設備には自己保有以外に、PFI、リース等を含む。

需要者に、購入先の選択権の少ない乗車料金のような市場において（その意味では一種の「公課」です。）、過大コストを原因とする高料金は是非とも回避せねばなりません。

このため、まず、正確かつ慎重に需要予測を実施する必要があります。次に、当初の需要予測値を常に実績値と比較対比して修正し、常時より正確なものとしておく必要があります。

3. 建設計画の妥当性

海岸線計画は、当初（平成元年12月）、町の活力が失われるインナーシティ現象対策（神戸市インナーシティ総合整備基本計画）の最優先プロジェクトとして着工されました。しかしながら、着工後発生した阪神淡路大震災により神戸市が被災してからは、震災復興事業のリーディングプロジェクトとしての性格も追加されました。従って、このプロジェクトは、最終的に、インナーシティ地域の活性化及び震災復興事業のリーディングプロジェクトの2つの整備目的を有することになりました。

問題は、海岸線計画立案の経緯です。インナーシティ現象対策が、まず大前提としてあり、それから特定プロジェクト創出の極めて強い要望（又は必要性）が発現し、結果的にこれに応じる形で、海岸線計画が作成されたのではないか、という疑問です。言い方を変えれば、海岸線計画は、あくまで基本的に独立採算を要求されている地方公営企業体（交通局）が、自ら慎重に需要予測を実施し、事業開始に伴うあらゆるリスクを検討した上で、自信をもって長期経営計画を策定したものかどうか。本来、収支均衡に長期間を必要とする事業であり、経営計画は最低限3種類程度（最善、最悪及び一番発生確率の高いケース）のシミュレーションが必要と思われますが、この種のシミュレーションを何種類も実施したのか。

また、損益計算上も十分に利益計上が可能と判断し、積極的かつ主体的に立案した計画であったかどうか。そしてそれが、たまたま、インナーシティ現象対策に適合するものであったため、リーディングプロジェクトとされたものかどうか。

大震災による見直し（平成 12 年）後において、なお発生している需要予測（収入見込）と平成 14 年度実績の信じがたい乖離幅を見ると、疑問が湧いてきます。

どのような前提で当初の需要予測を実施したのか。また、どのような観点から大震災による見直しを実施したのか。現時点で事業者として、将来の需要予測をどう考えているのか。一体いつになれば採算が合うのか。

ところで、何故このような窮状を招いたのか。

あくまでも、地方公営企業体（交通局）自身が、この計画を積極的かつ主体的に自信をもって遂行してきたというのなら、現在の損益状況と財政状態を招いた経営判断ミスは、厳しく追及されるべきです。なぜなら、この計画は、たとえ当初の計画時点で予測不可能であった大震災の影響を割引いて考えてみても（もっとも見直し後の計画も基本的に同様の性格を持っていると思われます。）、最初から企業体として最重要の正確な「需要予測」及び手堅い「収支計画（経営計画）」を軽視した計画のように思われます。希望的観測に基づく過大な需要予測を前提とした非常に甘い計画です。事業主体たる地方公営企業体（交通局）の経営管理責任は明白です。

しかし、そうではなくて、地方公営企業体（交通局）としては、現状の悲惨とも言うべき結果はある程度予見できたにも拘らず、インナーシティ現象対策のために、やむを得ずゴーサインに応じたという場合はどうなるのか。また、大震災後において、将来の見通しがたたないというのなら、その時点で「工事延期」、又は「工事中止」という選択肢もあった筈です。ところが、逆に、震災復興のリーディングプロジェクトとして、これを結果的に推進する道を選んだのは何故なのか。

市全体のプロジェクトであったため、反対意見を言い出しにくいという心情は理

解できます。しかしながら、より大局的な判断に基づき事業当事者として正当な意見（「勇気ある撤退」）を表明すべきであったと思われます。

一方、市当局はどうでしょう。事業主体たる交通局意見を参考として、将来の惨状を予測できなかったのか。それとも、予測はしたが、プロジェクト優先の誘惑に屈したのか。いずれにしろ、当該事業の将来に対する判断ミスです。

多額の補助金の継続的支出が、それを雄弁に物語っております。

海岸線の現状を直視して、今後の経営再建に向けての改革案作りが最重要なのは当然です。

しかしながら、後述のように、今となっては画期的な打開策を見出し難い窮状を考えますと、過去の事情ではありますが、この際、このプロジェクトの実施（決定及び実行）過程を、丹念かつ徹底的に究明し、その問題点を検証し、その根本的原因を把握しておくことの重要性を痛感します。一体、どこに致命的な判断ミスがあったのか。それは、2度と同じ様な間違いを繰り返さないためでもあります。また、それは、P D C Aサイクルの基本でもあります。

過去の判断ミスの過程を丹念にフォローして行くことは、心理的に実に苦しいものとなります。しかし、都合の悪いことを無視続けるだけでは、将来に何ら得るものはないと思われます。この作業は、必ずや今後の経営管理（新規プロジェクト計画立案等）に役立つこととなると確信します。

. 将来に向けての改革

最後に、最重要の今後の経営再建に向けての改革案を検討します。

但し、「地方公営企業」による事業継続を前提とします。

「地方公営企業」による事業継続が困難だとすれば、次には「地方独立行政法人」化、「民間企業への事業譲渡」又は「完全民営化」等が考えられます。

1. 全般

現状は民間企業であれば既に「倒産」しています。経営再建策が必要です。

ただ当然のことながら、画期的な打開策は見当りません。定石どおり地道な改善策の積み重ねしかありません。

地方公営企業全般の経営改善については、「地方公営企業の経営の総点検について（平成 16 年 4 月 13 日付、総務省自治財政局公営企業課長通知）」が公表されております。また、公営地下鉄事業については、より具体的に、「公営地下鉄事業の経営健全化に関する研究会報告書（平成 14 年 3 月付、社団法人公営交通事業協会）」が既に示されています。

従って、これらを大いに活用して、地下鉄事業の経営健全化を実施する必要があります。

ここでは、これらの内容（詳細については当該報告書等を参照して下さい。）を前提に、改革方針の要点を示すにとどめることと致します。

徹底した経営健全化の努力が求められます。まず、民間経営者（又は民間経営経験者）を経営陣に加えることです。そして、次に民間経営手法の導入が必要です。

2. 長期経営計画

(1) 収支計画

中長期における正確な需要予測に基づく「長期経営計画（収支計画）の見直し」が、まず先決です。現時点では実現可能性の高い長期計画は存在していません。

なお、需要予測はあくまで保守的に、最悪の状況を前提に実施すること。

(2) 資金計画

高金利債の償還計画が必要です。

他会計負担金及び他会計補助金の増額が必要です。

3. 収益対策

(1) 運送収益アップ ~ 経営努力、自助努力が必要です。あらゆる乗客数増加策の実施が求められます。

(2) 負担金及び補助金アップ ~ 地下鉄の公共性及び公益性を強調し、出来る限り国及び県の補助金そして、市の負担金及び補助金を要請すること。

独立採算の趣旨には反しますが、「緊急避難」的取扱いとして、やむを得ないものと
考えます。

(3) 運輸雑収入、付帯事業収入 駅構内の有効利用等をすすめること。

但し、最終的には、あくまで利用者の理解（詳細な情報公開が前提です。）を得た上での、適正な額の「運賃アップ」しかありません。

4. 費用（コスト）対策

費用に占める割合の金額的重要性からすれば、(1)減価償却費（固定資産）対策、(2)支払利息及び企業債務費（借入金及び企業債）対策、そして(3)人件費対策が必要となります。

現在の事業モデル（企業債又は借入金により巨額の事業用固定資産を保有し、地下鉄事業を行う。）では、独立採算制維持は不可能と思われます。

地下鉄事業を営むに際し、固定資産を 100 パーセント自己保有する必要性及びその妥当性を根本的に再検討する必要があります。

そして、事業継続の対応策（特に、固定資産の流動化及び高金利債の早期償還）の障害となっている法的規制等の緩和ないし撤廃を辛抱強く求めてゆ

かねばなりません。

(1) 減価償却費（固定資産）対策

耐用年数の延長要請による減価償却費の実質的繰延程度では、焼け石に水と思われます。

固定資産の流動化が必要です。

流動化の範囲としては、以下のものが考えられます（但し、現時点の法規制等は無視しています。）。

(1) 地下鉄事業関連全資産

(口)(1)の範囲から土地を除外したもの

(ハ)特定の固定資産をピックアップして対象とするもの。

例えば、「線路設備（全体又はその一部）」、「建物（全体又はその一部）」、「車両（全体又はその一部）」等

(ニ) その他の範囲

流動化（広義）の手法としては、以下のものが考えられます（但し、現時点での法規制等は無視しています。）。

(1) 不動産信託

(口) セールアンドリースバック方式

(ハ) レバレッジドリース（特に U.S. リースは、ヨーロッパ各国で自治体の活用があったとされています。）

(ニ) PFI

(2) 支払利息及び企業債務費（借入金及び企業債）対策

借入金及び企業債返済（固定資産の流動化、低利借換資金等による資金獲得を前提とする。）

高金利分優先返済の努力が求められます。平成 11 年の臨時特例措置

(政府系資金の高金利債繰上償還)類似の政府機関による救済要請が必要です。

(3) 人件費対策

前掲の結果報告書「1. 人件費に関する事務の執行について」を参照して下さい。

給与制度の見直し

年功序列型から能力給、業績給への変更

人員削減及び1人当たり給与の削減

希望退職募集、退職不補充及び嘱託化の推進、特殊勤務手当の見直し

外注化

委託業務の拡大

市場化テスト

第4 利害関係

監査の対象とした事件につき、私は地方自治法第 252 条の 29 の規定により記載すべき利害関係はありません。

以上