

## 高 速 鉄 道 事 業 会 計

### 1 業 務 実 績

業務量の推移をみると、第1表のとおりである。

「営業キロ程」は30.6 km，うち西神・山手線22.7 km，海岸線7.9 km，「在籍車両数」は208両，うち西神・山手線168両，海岸線40両であり，それぞれ前年度末と同数となっている。

「運転車両数」は年間延べ6万4千両，うち西神・山手線5万3千両，海岸線1万1千両，「運転走行キロ」は年間延べ1,903万8千km，うち西神・山手線1,639万4千km，海岸線264万3千kmであり，前年度末とほぼ同水準となっている。

「乗車人員」は年間延べ1億1,063万2千人（両線乗継人員573万5千人を含む）で，西神・山手線9,639万5千人（1日あたり26万4千人），海岸線1,423万6千人（1日あたり3万9千人）である。西神・山手線の乗車人員が，15万8千人（0.2%）増加し，海岸線の乗車人員も8万6千人（0.6%）増加したため，全線で前年度に比べ24万4千人（0.2%）増加している。なお，敬老優待乗車証等の乗車割合が増加していることから，全体の乗車人員は増加しているものの，全線の乗車料収入は前年度に比べ1億5千万円（0.9%）減少している。

「1キロ平均通過人員」は8万7千人で，前年度に比べ2,463人（2.9%）増加している。

「職員数」は年度末現在628人であり，その内訳は，損益勘定支弁職員615人及び資本勘定支弁職員13人で，駅掌の嘱託化等により，前年度末に比べ16人減少している。

第 1 表 業 務 量 の 比 較

(単位 比率：%)

項 目	平 成 17 年 度			平 成 16 年 度			
	実 数	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	実 数	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	
営 業 キ ロ 程 (km)	30.6	0.0	0.0	30.6	0.0	0.0	
西 神 ・ 山 手 線	22.7	0.0	0.0	22.7	0.0	0.0	
海 岸 線	7.9	0.0	0.0	7.9	0.0	0.0	
在 籍 車 両 数 (両)	208	0	0.0	208	0	0.0	
西 神 ・ 山 手 線	168	0	0.0	168	0	0.0	
海 岸 線	40	0	0.0	40	0	0.0	
年 間 延	運 転 車 両 数 (両)	64,852	26	0.0	64,826	△ 320	△ 0.5
	西 神 ・ 山 手 線	53,748	42	0.1	53,706	△ 192	△ 0.4
	海 岸 線	11,104	△ 16	△ 0.1	11,120	△ 128	△ 1.1
	運 転 走 行 キ ロ (km)	19,038,119	△ 650	0.0	19,038,769	△ 72,996	△ 0.4
	西 神 ・ 山 手 線	16,394,426	△ 306	0.0	16,394,732	△ 43,352	△ 0.3
	海 岸 線	2,643,693	△ 344	0.0	2,644,037	△ 29,644	△ 1.1
	乗 車 人 員 (人)	110,632,108	244,991	0.2	110,387,117	△ 1,948,607	△ 1.7
	西 神 ・ 山 手 線	96,395,542	158,421	0.2	96,237,121	△ 1,990,119	△ 2.0
	定 期	50,288,024	174,950	0.3	50,113,074	△ 621,406	△ 1.2
	定 期 外	46,107,518	△ 16,529	0.0	46,124,047	△ 1,368,713	△ 2.9
	海 岸 線	14,236,566	86,570	0.6	14,149,996	41,512	0.3
	定 期	6,668,423	45,408	0.7	6,623,015	△ 65,237	△ 1.0
	定 期 外	7,568,143	41,162	0.5	7,526,981	106,749	1.4
	乗 車 料 収 入 (千円)	16,939,807	△ 158,287	△ 0.9	17,098,094	△ 348,947	△ 2.0
	西 神 ・ 山 手 線	15,610,050	△ 144,686	△ 0.9	15,754,736	△ 349,328	△ 2.2
定 期	7,022,156	△ 7,305	△ 0.1	7,029,461	△ 53,616	△ 0.8	
定 期 外	8,587,893	△ 137,382	△ 1.6	8,725,275	△ 295,712	△ 3.3	
海 岸 線	1,329,758	△ 13,600	△ 1.0	1,343,358	381	0.0	
定 期	469,855	7,617	1.6	462,238	△ 1,997	△ 0.4	
定 期 外	859,903	△ 21,218	△ 2.4	881,121	2,380	0.3	
一 日 平 均	運 転 車 両 数 (両)	178	0	0.0	178	0	0.0
	西 神 ・ 山 手 線	147	0	0.0	147	0	0.0
	海 岸 線	31	0	0.0	31	0	0.0
	運 転 走 行 キ ロ (km)	52,159	△ 2	0.0	52,161	△ 57	△ 0.1
	西 神 ・ 山 手 線	44,916	△ 1	0.0	44,917	4	0.0
	海 岸 線	7,243	△ 1	0.0	7,244	△ 61	△ 0.8
	乗 車 人 員 (人)	303,101	671	0.2	302,430	△ 4,498	△ 1.5
	西 神 ・ 山 手 線	264,097	434	0.2	263,663	△ 4,717	△ 1.8
	海 岸 線	39,004	237	0.6	38,767	219	0.6
	乗 車 料 収 入 (千円)	46,410	△ 434	△ 0.9	46,844	△ 826	△ 1.7
西 神 ・ 山 手 線	42,767	△ 397	△ 0.9	43,164	△ 836	△ 1.9	
海 岸 線	3,643	△ 37	△ 1.0	3,680	11	0.3	
1 キロ平均通過人員 (人)	87,012	2,463	2.9	84,549	△ 1,121	△ 1.3	
営 業 日 数 (日)	365	0	0.0	365	△ 1	△ 0.3	
職 員 数 (人)	628	△ 16	△ 2.5	644	△ 29	△ 4.3	
損 益 勘 定 支 弁 職 員	615	△ 16	△ 2.5	631	△ 29	△ 4.4	
資 本 勘 定 支 弁 職 員	13	0	0.0	13	0	0.0	

備考：1 営業キロ程，在籍車両数及び職員数は，年度末現在の数値である。

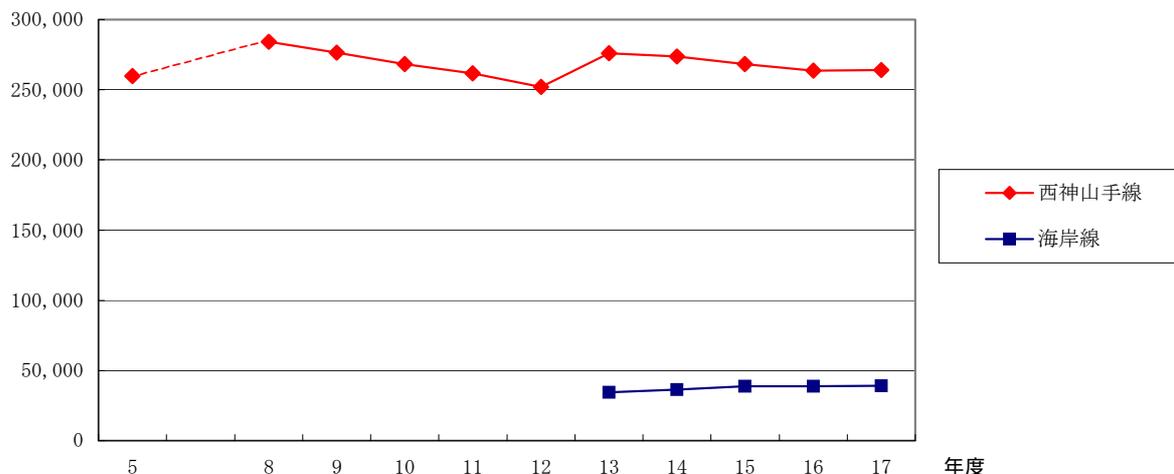
2 運転走行キロは，客車の延走行距離である。

3 乗車人員及び乗車料収入には，福祉対策分を含む。なお，乗車人員には，両線乗継人員(5,735,318人)を含む。

4 1キロ平均通過人員＝1日当たり延人キロ÷営業キロ程

1日平均乗車人員(人/日)

【参考】 主要業務量の推移



(単位：人)

年 度	5	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
西神山手線	259,571	284,109	276,298	268,344	261,578	252,154	275,975	273,560	268,380	263,663	264,097
海岸線							34,446	36,500	38,548	38,767	39,004

## 2 予算の執行状況

### (1) 収益的収支

収益的収支の執行状況をみると、第2表のとおりである。

収益的収入は、予算額241億4,757万円に対して決算額240億9,072万円で、執行率は99.8%となっている。

収益的支出は、予算額287億3,948万円に対して決算額281億4,103万円で、執行率は97.9%となっている。これは、人件費が予定を下回ったことによる。

第2表 収益的収支の執行状況

(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	予 算 額		決 算 額		予算額に比べ 決算額の増減 又は不用額	執 行 率 (B/A ×100)
	金額(A)	構成比率	金額(B)	構成比率		
1 高速鉄道事業収益	24,147,571	100.0	24,090,725	100.0	56,846	99.8
(1) 営業収益	20,088,797	83.2	20,037,354	83.2	△ 51,443	99.7
(2) 営業外収益	4,058,774	16.8	4,053,371	16.8	△ 5,403	99.9
1 高速鉄道事業費	28,739,480	100.0	28,141,038	100.0	598,442	97.9
(1) 営業費用	20,355,146	70.8	19,861,981	70.6	493,165	97.6
(2) 営業外費用	8,334,334	29.0	8,279,057	29.4	55,277	99.3
(3) 予備費	50,000	0.2	-	-	50,000	-

備考：予算額及び決算額には、消費税が含まれている。

## (2) 資本的収支

資本的収支の執行状況をみると、第3表のとおりである。

当年度の資本的収入の決算額は143億4,631万円である。これに対し、資本的支出の決算額は201億5,805万円で、その不足する額58億1,173万円のうち2,766万円を消費税資本的収支調整額で補てんし、57億8,407万円は一時借入金で措置している。

### ア 資本的収入

資本的収入は、予算額157億1,595万円に対して決算額143億4,631万円で、執行率は91.3%となっている。これは主として、高資本費対策借換債などの企業債発行額が減少したことによる。

以下、各項目別に決算状況を述べる。

「企業債」は110億100万円で、資本的収入の76.7%を占めている。その内訳は、高速鉄道建設改良に係る企業債16億4,100万円、特例債8億6,500万円、高資本費対策借換債17億9,200万円、資本費負担緩和債34億600万円、資本費平準化債32億9,700万円である。特例債は昭和58年度から平成2年度までに発行した建設債の利息相当額を対象とするものであり、高資本費対策借換債は、前々年度における旅客運輸収入に対する資本費の割合が全国平均以上の地下鉄事業について、利率6%以上の公庫債につき、借換えを認めるものである。資本費負担緩和債は、資金不足のある地下鉄事業について資本費負担を長期にわたって平準化し、資金不足の緩和を図るためのものである。資本費平準化債は、地下鉄建設債の企業債償還期間(30年)と地下鉄施設の減価償却期間(平均約50年)が異なっていることから、元金償還額と減価償却費との差により構造的に生じる資金不足を解消することを目的に平成17年度より創設されたものである。

「出資金」は3億7,200万円で、高速鉄道建設改良費に係る起債対象額のうち、地下鉄建設改良分(海岸線及び西神・山手線の名谷駅から新神戸駅の区間)については20%相当額、ニュータウン鉄道建設改良分(それ以外の区間)については10%相当額をそれぞれ一般会計から受け入れるものである。

「補助金」は16億6,878万円で、資本的収入の11.6%を占めている。主なものは、他会計補助金16億816万円であり、これは海岸線地方単独区間(三宮・花時計前駅から中央市場駅)の建設に係る企業債の元金償還金を補助する企業債特別分元金償還補助金14億8,236万円等を一般会計から受け入れたものである。

「財産収入」は6億4,764万円で、基金運用益等である。

「基金繰入金」は6億858万円で、駅ビル等の賃貸に係る保証金の返還に充当されている。

### イ 資本的支出

資本的支出は、予算額212億2,838万円に対して決算額201億5,805万円で、執行率は95.0%となっている。

以下、各項目別に決算状況を述べる。

(ア) 高速鉄道建設費

高速鉄道建設費は21億877万円で、資本的支出の10.5%を占め、執行率は100.0%となっている。

「建物費」は2億801万円で、主な内訳は、名谷駅照明器具及び照明分電盤改修工事2,178万円及び三宮駅・新神戸駅点字ブロック改修工事1,781万円である。

「電路設備費」は2億1,354万円で、主な内訳は、新長田駅省エネルギー設備導入工事6,163万円及び名谷駅・新長田駅自動列車制御装置等非常停止改修工事3,417万円である。

「車両費」は4億7,983万円で、主な内訳は、制御装置更新に係るぎ装及び車体改修工事1億3,020万円及び制御装置更新工事1億374万円である。

「機械装置費」は9億4,356万円で、主な内訳は、運転指令所統合化工事4億275万円及び駅務システム更新2億4,044万円である。

「総係費」は1億2,926万円で、資本勘定支弁職員に係る人件費及び諸経費である。

(イ) 企業債償還金

企業債償還金は167億2,485万円で、資本的支出の83.0%を占めており、主な内訳は、高速鉄道建設改良に係る企業債の元金償還135億9,025万円及び特例債の元金償還19億614万円である。

(ウ) 投 資

投資は6億2,856万円で、全額が基金造成費である。

(エ) 保証金返還金

保証金返還金は6億858万円で、駅ビル等の賃貸に係る保証金等の返還金である。

第 3 表 資本的収支の執行状況

(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	予 算 額		決 算 額		予 算 額 比 較 又 は 不 同	に 算 減 額 増 用	執 行 率 (B/A × 100)
	金 額 (A)	構 成 比 率	金 額 (B)	構 成 比 率			
1 資 本 的 収 入	15,715,953	100.0	14,346,313	100.0	1,369,640		91.3
(1) 企 業 債	12,332,000	78.5	11,001,000	76.7	△ 1,331,000		89.2
ア 企 業 債	1,681,000	10.7	1,641,000	11.4	△ 40,000		97.6
イ 特 例 債	881,000	5.6	865,000	6.0	△ 16,000		98.2
ウ 高 資 本 費 対 策 借 換 債	2,763,000	17.6	1,792,000	12.5	△ 971,000		64.9
エ 資 本 費 負 担 緩 和 債	3,707,000	23.6	3,406,000	23.7	△ 301,000		91.9
オ 資 本 費 平 準 化 債	3,300,000	21.0	3,297,000	23.0	△ 3,000		99.9
(2) 出 資 金	375,000	2.4	372,000	2.6	△ 3,000		99.2
(3) 補 助 金	1,663,385	10.6	1,668,782	11.6	5,397		100.3
ア 他 会 計 補 助 金	1,628,814	10.4	1,608,161	11.2	△ 20,653		98.7
イ 国 庫 補 助 金	34,571	0.2	34,572	0.2		1	100.0
ウ そ の 他 補 助 金	—	—	26,049	0.2		26,049	皆増
(4) 財 産 収 入	564,000	3.6	647,648	4.5	83,648		114.8
(5) 基 金 繰 入 金	692,845	4.4	608,583	4.2	△ 84,262		87.8
(6) 雑 収 入	88,723	0.6	48,299	0.3	△ 40,424		54.4
1 資 本 的 支 出	21,228,384	100.0	20,158,052	100.0	1,070,332		95.0
(1) 高 速 鉄 道 建 設 費	2,109,548	9.9	2,108,775	10.5	773		100.0
ア 建 物 費	208,018	1.0	208,014	1.0	4		100.0
イ 線 路 設 備 費	110,395	0.5	110,103	0.5	292		99.7
ウ 電 路 設 備 費	213,558	1.0	213,547	1.1	11		100.0
エ 車 両 費	479,847	2.3	479,839	2.4	8		100.0
オ 機 械 装 置 費	943,627	4.4	943,565	4.7	62		100.0
カ 工 具 器 具 備 品 費	11,267	0.1	11,197	0.1	70		99.4
キ 諸 権 利 費	4,106	0.0	4,001	0.0	105		97.4
ク 総 係 費	129,480	0.6	129,269	0.6	211		99.8
ケ 受 託 工 事 費	9,250	0.0	9,240	0.0	10		99.9
(2) 付 帯 事 業 建 設 費	125,000	0.6	87,270	0.4	37,730		69.8
(3) 企 業 債 償 還 金	17,669,369	83.2	16,724,859	83.0	944,510		94.7
(4) 投 資	628,622	3.0	628,565	3.1	57		100.0
(5) 保 証 金 返 還 金	692,845	3.3	608,583	3.0	84,262		87.8
(6) 予 備 費	3,000	0.0	—	—	3,000		—

備考：予算額及び決算額には、消費税が含まれている。

### 3 経営成績

#### (1) 損益状況

損益状況の推移をみると、第4-1表のとおりである。

当年度は、収益231億7,721万円に対して費用272億5,831万円で、差引40億8,109万円の純損失となっている。これに前年度繰越欠損金1,078億9,889万円を加えた当年度未処理欠損金は1,119億7,999万円となっている。

前年度と比べると、収益が3億1,927万円(1.4%)減少し、費用が21億2,894万円(7.2%)減少した結果、経常損失は18億967万円改善している。営業収支比率は97.0%、経常収支比率は85.0%であり、それぞれ前年度に比べ7.1ポイント、5.0ポイント上昇している。

#### (2) 収益

##### ア 営業収益

営業収益は190億989万円で、前年度に比べ1億1,252万円(0.6%)減少している。

「運輸収入」は167億5,569万円で、収益の72.3%を占めており、全線において乗車人員は増加したが、敬老優待乗車証等の乗車割合が増加したために、前年度に比べ1億5,813万円(0.9%)減少している。

「運輸雑収入」は9億4,912万円で、広告料及び土地物件貸付料等であり、広告料の増収などにより、前年度に比べ3,841万円(4.2%)増加している。

「付帯事業収入」は12億997万円で、付帯事業として建設した駅ビル等の賃貸料であり、前年度に比べ735万円(0.6%)増加している。

##### イ 営業外収益

営業外収益は40億7,830万円で、前年度に比べ2億674万円(4.8%)減少している。

「他会計補助金」は32億2,685万円で、特例債の元金償還金に対する一般会計からの補助金の減少等により、前年度に比べ2億2,929万円(6.6%)減少している。

「県補助金」は2億2,400万円で、西神・山手線の建設費償還金に係る補助金である。

「基金繰入金」は5億4,800万円で、自動車事業会計への繰出金の財源等として基金から繰り入れたものである。

第 4 - 1 表 損 益 状 況 の 比 較

(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	平 成 17 年 度				平 成 16 年 度			
	金 額	構成 比率	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	金 額	構成 比率	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率
収 益 (A)	23,177,213	100.0	319,271	1.4	23,496,484	100.0	527,544	2.2
営業 収 益 (a)	19,098,907	82.4	△ 112,522	△ 0.6	19,211,429	81.8	△ 384,917	△ 2.0
運 輸 収 入	16,755,690	72.3	△ 158,130	△ 0.9	16,913,820	72.0	△ 349,115	△ 2.0
他 会 計 負 担 金	184,118	0.8	△ 157	△ 0.1	184,275	0.8	170	0.1
運 輸 雑 収 入	949,125	4.1	38,414	4.2	910,711	3.9	△ 36,562	△ 3.9
付 帯 事 業 収 入	1,209,975	5.2	7,351	0.6	1,202,624	5.1	592	0.0
営 業 外 収 益	4,078,306	17.6	△ 206,749	△ 4.8	4,285,055	18.2	△ 142,627	△ 3.2
受 取 利 息 及 配 当 金	313	0.0	282	909.7	31	0.0	6	24.0
他 会 計 補 助 金	3,226,859	13.9	△ 229,290	△ 6.6	3,456,149	14.7	△ 137,382	△ 3.8
国 庫 補 助 金	3,000	0.0	0	0.0	3,000	0.0	△ 57,529	△ 95.0
県 補 助 金	224,000	1.0	0	0.0	224,000	1.0	0	0.0
基 金 繰 入 金	548,000	2.4	3,000	0.6	545,000	2.3	45,000	9.0
雑 収 入	76,134	0.3	19,259	33.9	56,875	0.2	7,279	14.7
費 用 (B)	27,258,311	100.0	2,128,947	7.2	29,387,258	100.0	2,018,470	6.4
営 業 費 用 (b)	19,684,826	72.2	△ 1,691,376	△ 7.9	21,376,202	72.7	△ 1,504,108	△ 6.6
経 費	4,113,027	15.1	△ 411,379	△ 9.1	4,524,406	15.4	113,051	2.6
線 路 保 存 費	242,772	0.9	△ 57,634	△ 19.2	300,406	1.0	△ 17,070	△ 5.4
電 路 保 存 費	440,676	1.6	△ 63,720	△ 12.6	504,396	1.7	64,638	14.7
車 両 保 存 費	686,717	2.5	△ 102,992	△ 13.0	789,709	2.7	△ 10,542	△ 1.3
運 転 費	572,231	2.1	△ 26,960	△ 4.5	599,191	2.0	△ 4,601	△ 0.8
運 輸 費	1,511,502	5.5	△ 170,862	△ 10.2	1,682,364	5.7	124,610	8.0
運 輸 管 理 費	421,185	1.5	△ 9,549	△ 2.2	430,734	1.5	△ 32,270	△ 7.0
一 般 管 理 費	237,943	0.9	20,336	9.3	217,607	0.7	△ 11,714	△ 5.1
人 件 費	5,847,723	21.5	△ 761,132	△ 11.5	6,608,855	22.5	△ 965,085	△ 12.7
減 価 償 却 費	9,724,077	35.7	△ 518,864	△ 5.1	10,242,941	34.9	△ 652,074	△ 6.0
営 業 外 費 用	7,573,485	27.8	△ 437,571	△ 5.5	8,011,056	27.3	△ 514,361	△ 6.0
支 払 利 息 及 企 業 債 諸 費	7,043,760	25.8	△ 464,882	△ 6.2	7,508,642	25.6	△ 514,543	△ 6.4
他 会 計 繰 出 金	500,000	1.8	0	0.0	500,000	1.7	0	0.0
雑 支 出	29,725	0.1	27,311	ほぼ皆増	2,414	0.0	182	8.2
経 常 損 益 (C=A-B)	△ 4,081,098	—	1,809,676	—	△ 5,890,774	—	1,490,926	—
特 別 損 失 (D)	—	—	—	—	—	—	△ 48,176	皆減
当 年 度 純 損 益 (E=C-D)	△ 4,081,098	—	1,809,676	—	△ 5,890,774	—	1,539,102	—
前 年 度 繰 越 利 益 剰 余 金 ( △ 繰 越 欠 損 金 ) (F)	△ 107,898,894	—	△ 5,890,775	—	△ 102,008,119	—	△ 7,429,876	—
当 年 度 未 処 分 利 益 剰 余 金 ( △ 未 処 理 欠 損 金 ) (E+F)	△ 111,979,992	—	△ 4,081,098	—	△ 107,898,894	—	△ 5,890,775	—
営 業 収 支 比 率 (a/b×100)	97.0	—	7.1	—	89.9	—	4.3	—
経 常 収 支 比 率 (A/B×100)	85.0	—	5.0	—	80.0	—	3.5	—

(3) 費用

ア 営業費用

営業費用は196億8,482万円で、前年度に比べ16億9,137万円(7.9%)減少している。

「経費」は41億1,302万円で、前年度に比べ4億1,137万円(9.1%)減少している。これは主として、駅業務の委託の拡大により委託料は増加したものの、修繕費及び水道光熱費等の経費節減が大きかったことによる。

「人件費」は58億4,772万円で、損益勘定支弁職員に係るものであり、駅掌の委託化等により、前年度に比べ7億6,113万円(11.5%)減少している。

「減価償却費」は97億2,407万円で、費用の35.7%を占めており、定率法による減価償却が進んでいること等により、前年度に比べ5億1,886万円(5.1%)減少している。

イ 営業外費用

営業外費用は75億7,348万円で、前年度に比べ4億3,757万円(5.5%)減少している。

「支払利息及企業債諸費」は70億4,376万円で、費用の25.8%を占めており、主な内訳は、企業債利子67億8,082万円及び特例債利子1億4,333万円である。企業債の償還及び高利率の企業債の借換えが進んだこと等により、前年度に比べ4億6,488万円(6.2%)減少している。

「他会計繰出金」は5億円で、地下鉄沿線関連バス運行経費の収支差負担の軽減を目的として、自動車事業会計へ繰り出したものである。

(4) 線別の損益状況

線別の損益状況の推移をみると、第4-2表のとおりである。

西神・山手線は、収益205億3,722万円に対して費用166億3,233万円で、差引39億488万円の経常利益となり、前年度に比べ8億9,654万円(29.8%)増加している。これは主として、駅業務の嘱託化による人件費の減少及び経費削減に努めたことによる。

海岸線は、収益26億3,998万円に対して費用106億2,597万円で、差引79億8,598万円の経常損失となっているが、前年度に比べ9億1,313万円改善している。これは主として、駅業務の委託拡大等による人件費の減少及び減価償却費の減少による。

第 4 - 2 表 線 別 損 益 状 況

(単位 金額：千円，比率：%)

項 目	平成 17 年 度				平成 16 年 度				
	金 額	構 成 比 率	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	金 額	構 成 比 率	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	
西神・山手線	収 益 (A)	20,537,227	100.0	262,142	1.3	20,799,369	100.0	510,349	2.4
	営業 収 益 (a)	17,622,695	85.8	△ 84,243	△ 0.5	17,706,938	85.1	△ 379,533	△ 2.1
	営業 外 収 益	2,914,532	14.2	△ 177,899	△ 5.8	3,092,431	14.9	△ 130,816	△ 4.1
	費 用 (B)	16,632,338	100.0	1,158,688	6.5	17,791,026	100.0	1,235,926	6.5
	営業 費 用 (b)	11,906,488	71.6	△ 657,507	△ 5.2	12,563,995	70.6	△ 817,533	△ 6.1
	営業 外 費 用	4,725,850	28.4	△ 501,181	△ 9.6	5,227,031	29.4	△ 418,393	△ 7.4
	営業 損 益 (a-b)	5,716,207	—	573,264	11.1	5,142,943	—	438,000	9.3
	経 常 損 益 (A-B)	3,904,888	—	896,545	29.8	3,008,343	—	725,577	31.8
	営業 収 支 比 率 (a/b×100)	148.0	—	7.1	—	140.9	—	5.7	—
	経 常 収 支 比 率 (A/B×100)	123.5	—	6.6	—	116.9	—	4.9	—
海 岸 線	収 益 (A)	2,639,986	100.0	57,129	2.1	2,697,115	100.0	17,195	0.6
	営業 収 益 (a)	1,476,211	55.9	△ 28,280	△ 1.9	1,504,491	55.8	△ 5,384	△ 0.4
	営業 外 収 益	1,163,775	44.1	△ 28,849	△ 2.4	1,192,624	44.2	△ 11,810	△ 1.0
	費 用 (B)	10,625,973	100.0	970,260	8.4	11,596,233	100.0	782,543	6.3
	営業 費 用 (b)	7,778,338	73.2	△ 1,033,869	△ 11.7	8,812,207	76.0	△ 686,575	△ 7.2
	営業 外 費 用	2,847,635	26.8	63,610	2.3	2,784,025	24.0	△ 95,969	△ 3.3
	営業 損 益 (a-b)	△ 6,302,127	—	1,005,589	—	△ 7,307,716	—	681,191	—
	経 常 損 益 (A-B)	△ 7,985,986	—	913,131	—	△ 8,899,117	—	765,349	—
	営業 収 支 比 率 (a/b×100)	19.0	—	1.9	—	17.1	—	1.2	—
	経 常 収 支 比 率 (A/B×100)	24.8	—	1.5	—	23.3	—	1.4	—

(5) 単位当たりの営業収益と営業費用

1車1キロ当たり（電車1両が営業運転により1キロ走行した場合）の営業収益と営業費用の推移をみると、第5表のとおりである。

全線についてみると、営業収益は1,003円19銭で、前年度に比べ5円88銭（0.6%）減少しているのに対して、営業費用は1,033円97銭で、前年度に比べ88円80銭（7.9%）減少している。この結果、1車1キロ当たりの営業損失は、前年度に比べ82円92銭改善し、30円78銭となっている。

これを線別にみると、西神・山手線においては、営業収益が減少したものの営業費用の減少がこれを上回ったため、1車1キロ当たりの営業利益は、前年度に比べ34円98銭増加し、348円67銭となっている。

海岸線においても、営業収益が減少したものの営業費用の減少がこれを上回ったため、1車1キロ当たりの営業損失は、前年度に比べ380円2銭改善している。しかし、減価償却費が多いため、2,383円83銭の営業損失となっている。

第 5 表 高速鉄道事業走行1車1キロ当たりの営業収益と営業費用

(単位 金額：円，比率：%)

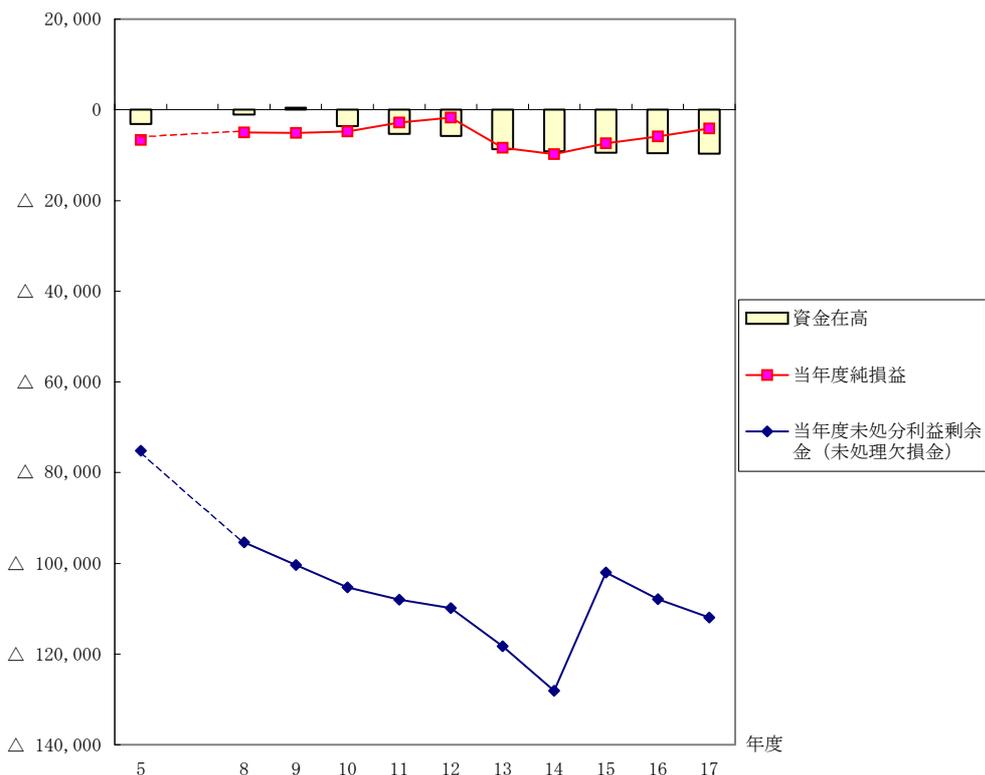
項 目	平成 17 年 度				平成 16 年 度				
	金 額	構成 比率	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	金 額	構成 比率	対前年度 増 減	対前年度 増 減 率	
全 線	営業収益	889.78	88.7	△ 8.29	△ 0.9	898.07	89.0	△ 14.83	△ 1.6
	乗車料収入	113.41	11.3	2.41	2.2	111.00	11.0	△ 1.46	△ 1.3
	その他								
	計	1,003.19	100.0	△ 5.88	△ 0.6	1,009.07	100.0	△ 16.29	△ 1.6
	営業費用	307.16	29.7	△ 39.97	△ 11.5	347.13	30.9	△ 49.17	△ 12.4
西 神・ 山 手 線	人件費	216.04	20.9	△ 21.60	△ 9.1	237.64	21.2	6.82	3.0
	減価償却費	510.77	49.4	△ 27.23	△ 5.1	538.00	47.9	△ 32.07	△ 5.6
	計	1,033.97	100.0	△ 88.80	△ 7.9	1,122.77	100.0	△ 74.41	△ 6.2
	営業損益	△ 30.78	—	82.92	—	△ 113.70	—	58.13	—
	人件費／営業収益×100	30.6	—	△ 3.8	—	34.4	—	△ 4.2	—
海 岸 線	営業収益	952.16	88.6	△ 8.80	△ 0.9	960.96	89.0	△ 18.72	△ 1.9
	乗車料収入	122.76	11.4	3.69	3.1	119.07	11.0	△ 1.53	△ 1.3
	その他								
	計	1,074.92	100.0	△ 5.12	△ 0.5	1,080.04	100.0	△ 20.24	△ 1.8
	営業費用	288.36	39.7	△ 14.11	△ 4.7	302.47	39.5	△ 34.50	△ 10.2
海 岸 線	人件費	178.40	24.6	△ 13.79	△ 7.2	192.19	25.1	2.04	1.1
	減価償却費	259.49	35.7	△ 12.20	△ 4.5	271.69	35.5	△ 15.25	△ 5.3
	計	726.25	100.0	△ 40.09	△ 5.2	766.34	100.0	△ 47.72	△ 5.9
	営業損益	348.67	—	34.98	—	313.69	—	27.47	—
	人件費／営業収益×100	26.8	—	△ 1.2	—	28.0	—	△ 2.6	—
海 岸 線	営業収益	502.99	90.1	△ 5.08	△ 1.0	508.07	89.3	5.78	1.2
	乗車料収入	55.40	9.9	△ 5.54	△ 9.1	60.94	10.7	△ 1.48	△ 2.4
	その他								
	計	558.39	100.0	△ 10.62	△ 1.9	569.01	100.0	4.29	0.8
	営業費用	423.76	14.4	△ 200.29	△ 32.1	624.05	18.7	△ 137.01	△ 18.0
海 岸 線	人件費	449.46	15.3	△ 70.00	△ 13.5	519.46	15.6	38.60	8.0
	減価償却費	2,069.00	70.3	△ 120.36	△ 5.5	2,189.36	65.7	△ 121.42	△ 5.3
	計	2,942.22	100.0	△ 390.64	△ 11.7	3,332.86	100.0	△ 219.84	△ 6.2
	営業損益	△ 2,383.83	—	380.02	—	△ 2,763.85	—	224.13	—
	人件費／営業収益×100	75.9	—	△ 33.8	—	109.7	—	△ 25.1	—

備考：1 営業収益の「乗車料収入」は、運輸収入及び他会計負担金である。

2 営業収益の「その他」は、運輸雑収入及び付帯事業収入である。

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

百万円 【参考1】 損益状況等の推移



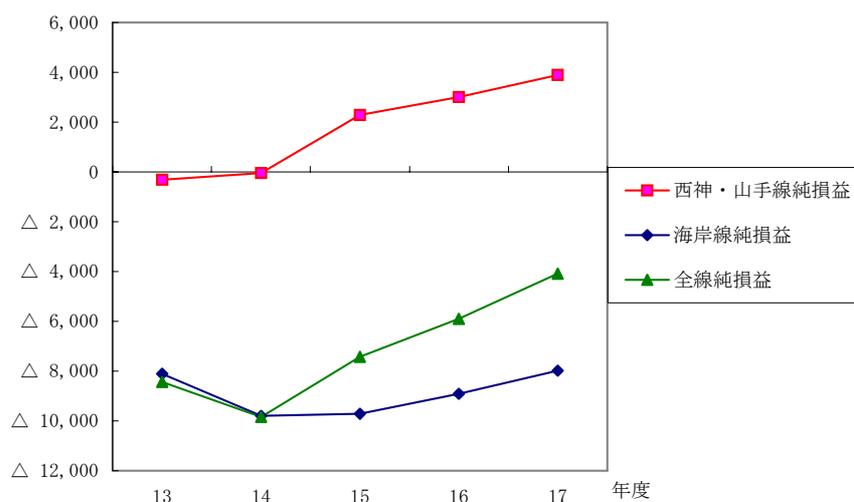
(単位：百万円)

年 度	5	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
当年度純損益	△ 6,585	△ 4,968	△ 5,090	△ 4,827	△ 2,810	△ 1,771	△ 8,426	△ 9,843	△ 7,430	△ 5,891	△ 4,081
当年度未処分利益剰余金(未処理欠損金)	△ 75,213	△ 95,344	△ 100,434	△ 105,261	△ 108,071	△ 109,842	△ 118,268	△ 128,111	△ 102,008	△ 107,899	△ 111,980
資金在高	△ 3,180	△ 1,015	468	△ 3,608	△ 5,310	△ 5,758	△ 8,693	△ 9,151	△ 9,496	△ 9,602	△ 9,654

備考：1 資金在高=流動資産-流動負債

2 平成15年度に資本剰余金で欠損金処理をしたため、繰越欠損金が減少している。

百万円 【参考2】 線別純損益の推移



(単位：百万円)

年 度	13	14	15	16	17
西神・山手線純損益	△ 319	△ 42	2,283	3,008	3,905
海岸線純損益	△ 8,106	△ 9,801	△ 9,713	△ 8,899	△ 7,986
全線純損益	△ 8,426	△ 9,843	△ 7,430	△ 5,891	△ 4,081

## 4 財政状態

平成17年度末の貸借対照表を前年度末のそれと比較すると、第6表のとおりである。

以下、主な項目について述べる。

### (1) 資産

資産総額は3,636億6,649万円で、前年度末に比べ84億8,428万円(2.3%)減少している。

#### ア 固定資産

固定資産は3,612億3,500万円で、前年度末に比べ80億6,406万円(2.2%)減少している。

#### (イ) 運送施設固定資産

運送施設固定資産は3,177億6,292万円で、前年度末に比べ70億6,165万円(2.2%)減少している。

「土地」は112億765万円で、前年度末と同額となっている。

「建物」は427億5,767万円で、前年度末に比べ13億7,526万円(3.1%)減少している。これは、名谷駅照明器具及び照明分電盤改修工事等により2億1,235万円増加したが、減価償却により15億8,761万円減少したことによる。

「線路設備」は2,185億6,365万円で、前年度末に比べ38億2,184万円(1.7%)減少している。これは、市の子橋梁剥落防止工事等により2億3,684万円増加したものの、減価償却等により40億5,869万円減少したことによる。

「電路設備」は186億6,992万円で、前年度末に比べ5億420万円(2.6%)減少している。これは、駅放送設備更新等により3億4,556万円増加したものの、減価償却等により8億4,976万円減少したことによる。

「車両」は75億1,425万円で、前年度末に比べ7億1,422万円(8.7%)減少している。これは、ATC(自動列車制御装置)／ATO(自動列車運転装置)更新等により4億5,698万円増加したものの、減価償却等により11億7,121万円減少したことによる。

「機械装置」は175億116万円で、前年度末に比べ4,859万円(0.3%)減少している。これは、運転指令所統合化工事等により12億592万円増加したものの、減価償却等により12億5,452万円減少したことによる。

#### (ロ) 付帯事業固定資産

付帯事業固定資産は50億197万円で、前年度末に比べ2億447万円(3.9%)減少している。これは、西神中央駅百貨店ビル外壁工事等により7,239万円増加したものの、減価償却により2億7,687万円減少したことによる。

#### (ハ) 投資

投資は381億2,151万円で、前年度末に比べ5億2,801万円(1.4%)減少している。このうち「基金」は380億6,991万円で、当年度は6億2,856万円を造成し、11億5,658万円を取り

崩している。基金取崩額の内訳は、自動車事業会計へ繰り出すための財源等として 5 億 4,800 万円及び保証金等返還金 6 億 858 万円である。

#### イ 流動資産

流動資産は 24 億 3,149 万円で、前年度末に比べ 4 億 2,021 万円 (14.7%) 減少している。これは主として、「現金預金」が減少したことによる。

#### (2) 負債

負債総額は 516 億 8,433 万円で、前年度末に比べ 47 億 9,614 万円 (10.2%) 増加している。

#### ア 固定負債

固定負債は 395 億 9,834 万円で、前年度末に比べ 51 億 6,366 万円 (15.0%) 増加している。

「企業債」は 342 億 9,675 万円で、新たに「資本費負担緩和債」などを 75 億 6,800 万円発行し、「特例債」などを 19 億 900 万円償還したことにより、前年度末に比べ 56 億 5,899 万円 (19.8%) 増加している。

「その他固定負債」は 53 億 159 万円で、駅ビル等の賃貸に係る保証金等であり、保証金等の返還などにより、前年度末に比べ 4 億 9,532 万円 (8.5%) 減少している。

#### イ 流動負債

流動負債は 120 億 8,598 万円で、前年度末に比べ 3 億 6,752 万円 (3.0%) 減少している。これは主として退職金にかかる「未払金」が減少したことによる。

#### (3) 資本

資本総額は 3,119 億 8,215 万円で、前年度末に比べ 132 億 8,042 万円 (4.1%) 減少している。

#### ア 資本金

資本金は 2,802 億 5,585 万円で、前年度末に比べ 110 億 1,085 万円 (3.8%) 減少している。

「自己資本金」は 790 億 6,990 万円で、一般会計から出資金を受け入れたことにより、前年度末に比べ 3 億 7,200 万円 (0.5%) 増加している。

「借入資本金」は 2,011 億 8,595 万円で、前年度末に比べ 113 億 8,285 万円 (5.4%) 減少している。これは「企業債」を 16 億 4,100 万円発行し、135 億 8,739 万円償還したこと及び「高資本費対策借換債」を 17 億 9,200 万円発行し、12 億 2,845 万円償還したことによる。

#### イ 剰余金

剰余金は 317 億 2,629 万円で、前年度末に比べ 22 億 6,957 万円 (6.7%) 減少している。

#### (ア) 資本剰余金

資本剰余金は 1,437 億 629 万円で、前年度末に比べ 18 億 1,152 万円 (1.3%) 増加している。

「受贈財産評価額」は 12 億 1,702 万円で、都市計画総局から西神・山手線三宮駅エレベーター等の贈与を受けたことにより、前年度末に比べ 1 億 8,536 万円 (18.0%) 増加している。

「建設補助金」は 751 億 5,056 万円で、省エネルギー等対策事業補助金等を受け入れたこと

により、前年度末に比べ1億3,638万円(0.2%)増加している。

「他会計補助金」は企業債元金償還に対する一般会計からの補助金で、前年度末に比べ14億6,658万円(34.0%)増加し、57億7,485万円となっている。

(イ) 欠 損 金

欠損金は、当年度純損失40億8,109万円と、前年度繰越欠損金1,078億9,889万円とを合わせ、1,119億7,999万円となっている。

第 6 表 高速鉄道事業会計比較貸借対照表

(単位 金額:千円, 比率:%)

科 目	平成17年度末		平成16年度末		対前年度増減 (A-B)	対前年度 増 減 率
	金 額 (A)	構成 比率	金 額 (B)	構成 比率		
資 産	363,666,495	100.0	372,150,777	100.0	8,484,282	2.3
I 固 定 資 産	361,235,003	99.3	369,299,066	99.2	△ 8,064,063	△ 2.2
1 運 送 施 設 固 定 資 産	317,762,920	87.4	324,824,573	87.3	△ 7,061,653	△ 2.2
(1) 有 形 固 定 資 産	317,145,638	87.2	323,659,795	87.0	△ 6,514,157	△ 2.0
ア 土 地 物 産	11,207,659	3.1	11,207,659	3.0	0	0.0
イ 建 設 物	42,757,670	11.8	44,132,935	11.9	△ 1,375,265	△ 3.1
ウ 線 路 設 備	218,563,651	60.1	222,385,494	59.8	△ 3,821,843	△ 1.7
エ 電 路 設 備	18,669,920	5.1	19,174,120	5.2	△ 504,200	△ 2.6
オ そ の 他 構 築 物	795,762	0.2	839,695	0.2	△ 43,933	△ 5.2
カ 車 両	7,514,254	2.1	8,228,480	2.2	△ 714,226	△ 8.7
キ 機 械 装 置	17,501,169	4.8	17,549,763	4.7	△ 48,594	△ 0.3
ク 工 具 器 具 備 品	135,553	0.0	141,649	0.0	△ 6,096	△ 4.3
(2) 無 形 固 定 資 産	617,282	0.2	1,164,778	0.3	△ 547,496	△ 47.0
ア 電 気 給 電 施 設 利 用 権	211,478	0.1	216,736	0.1	△ 5,258	△ 2.4
イ 電 話 施 設 利 用 権	6,178	0.0	6,178	0.0	0	0.0
ウ 地 上 権	389,783	0.1	921,422	0.2	△ 531,639	△ 57.7
エ 通 行 権	7,367	0.0	17,022	0.0	△ 9,655	△ 56.7
オ ソ フ ト ウ ェ ア 産 品	2,476	0.0	3,419	0.0	△ 943	△ 27.6
2 付 帯 事 業 固 定 資 産	5,001,976	1.4	5,206,455	1.4	△ 204,479	△ 3.9
(1) 有 形 固 定 資 産	5,001,976	1.4	5,206,455	1.4	△ 204,479	△ 3.9
3 運 送 施 設 建 設 仮 勘 定 資 産	348,595	0.1	618,507	0.2	△ 269,912	△ 43.6
4 投 資 有 価 証 券	38,121,512	10.5	38,649,531	10.4	△ 528,019	△ 1.4
(1) 投 資 有 価 証 券	51,600	0.0	51,600	0.0	0	0.0
(2) 基 金	38,069,912	10.5	38,597,931	10.4	△ 528,019	△ 1.4
II 流 動 資 産	2,431,492	0.7	2,851,711	0.8	△ 420,219	△ 14.7
1 現 金 預 金	1,537,838	0.4	2,010,678	0.5	△ 472,840	△ 23.5
2 未 収 金	764,422	0.2	729,722	0.2	34,700	4.8
3 貯 蔵 品	117,396	0.0	100,314	0.0	17,082	17.0
4 そ の 他 流 動 資 産	11,836	0.0	10,997	0.0	839	7.6
負 債 及 び 資 本 債	363,666,495	100.0	372,150,777	100.0	8,484,282	2.3
負 債	51,684,338	14.2	46,888,190	12.6	4,796,148	10.2
I 固 定 負 債	39,598,349	10.9	34,434,680	9.3	5,163,669	15.0
1 企 業 債	34,296,752	9.4	28,637,757	7.7	5,658,995	19.8
(1) 特 例 債	8,075,143	2.2	9,116,286	2.4	△ 1,041,143	△ 11.4
(2) 資 本 費 負 担 緩 和 債	22,890,000	6.3	19,484,000	5.2	3,406,000	17.5
(3) 災 害 復 旧 事 業 債	34,609	0.0	37,471	0.0	△ 2,862	△ 7.6
(4) 資 本 費 平 準 化 債	3,297,000	0.9	-	-	3,297,000	皆増
2 そ の 他 固 定 負 債	5,301,597	1.5	5,796,923	1.6	△ 495,326	△ 8.5
II 流 動 負 債	12,085,988	3.3	12,453,511	3.3	△ 367,523	△ 3.0
1 一 時 借 入 金	7,700,000	2.1	7,650,000	2.1	50,000	0.7
2 未 払 金	3,215,417	0.9	3,628,062	1.0	△ 412,645	△ 11.4
3 前 受 金	999,428	0.3	1,092,164	0.3	△ 92,736	△ 8.5
4 預 り 金	171,143	0.0	83,285	0.0	87,858	105.5
資 本	311,982,158	85.8	325,262,587	87.4	13,280,429	4.1
I 資 本	280,255,859	77.1	291,266,714	78.3	△ 11,010,855	△ 3.8
1 自 己 資 本 金	79,069,900	21.7	78,697,900	21.1	372,000	0.5
(1) 自 己 資 本 金	145,900	0.0	145,900	0.0	0	0.0
(2) 他 会 計 出 資 金	78,924,000	21.7	78,552,000	21.1	372,000	0.5
2 借 入 資 本 金	201,185,959	55.3	212,568,814	57.1	△ 11,382,855	△ 5.4
(1) 企 業 債	195,251,326	53.7	207,197,723	55.7	△ 11,946,397	△ 5.8
(2) 高 資 本 費 対 策 借 換 債	5,934,632	1.6	5,371,090	1.4	563,542	10.5
II 剰 余 金	31,726,299	8.7	33,995,873	9.1	△ 2,269,574	△ 6.7
1 資 本 剰 余 金	143,706,291	39.5	141,894,767	38.1	1,811,524	1.3
(1) 受 贈 財 産 評 価 額	1,217,026	0.3	1,031,661	0.3	185,365	18.0
(2) 建 設 受 入 寄 付 金	7,484,470	2.1	7,461,283	2.0	23,187	0.3
(3) 建 設 補 助 金	75,150,569	20.7	75,014,184	20.2	136,385	0.2
(4) 他 会 計 繰 入 金	37,844,404	10.4	37,844,404	10.2	0	0.0
(5) 基 金 収 入 金	16,065,077	4.4	16,065,077	4.3	0	0.0
(6) 他 会 計 補 助 金	5,774,852	1.6	4,308,266	1.2	1,466,586	34.0
(7) そ の 他 資 本 剰 余 金	169,892	0.0	169,892	0.0	0	0.0
2 欠 損	△ 111,979,992	△ 30.8	△ 107,898,894	△ 29.0	△ 4,081,098	-
(うち当年度純損失)	(△4,081,098)	-	(△5,890,774)	-	(1,809,676)	-

備考: 1 有形固定資産の減価償却累計額は、165,525,418千円である。

2 特定収入による資本的支出に係る控除対象外消費税は、資本剰余金と相殺している。

(4) キャッシュ・フローの状況

当年度における現金預金の増加又は減少（キャッシュ・フロー）を、営業活動、投資活動、財務活動に区分すると、第7表のとおりである。

営業活動では、多額の減価償却費による内部留保により、47億1,323万円のキャッシュを生じ、投資活動では、建設改良工事などにより、10億2,037万円のキャッシュを使用した。財務活動では、企業債の元金償還が多く、41億6,569万円のキャッシュを使用した。

この結果、平成17年度末の現金預金残高は、前年度末に比べて、4億7,283万円減少し、15億3,783万円となっている。

第7表 キャッシュ・フロー計算書

(単位 金額：千円)

項目	平成17年度	対前年度増減	平成16年度	対前年度増減	平成15年度
<b>営業活動によるキャッシュ・フロー</b>	4,713,234	829,150	3,884,084	471,669	3,412,415
当年度純利益（△純損失）	△ 4,081,098		△ 5,890,774		△ 7,429,876
基金繰入金（営業外収益）	△ 548,000		△ 545,000		△ 500,000
減価償却費	9,724,077		10,242,941		10,895,015
過年度分減価償却費	—		—		48,176
固定資産除却損	88,399		120,130		67,895
未収金の増減	△ 34,700		120,788		52,873
貯蔵品の増減	△ 17,083		11,402		△ 3,556
その他の流動資産の増減	△ 839		△ 26		392
未払金の増減	△ 412,645		△ 197,313		336,536
前受金の増減	△ 92,736		38,488		△ 55,991
預り金の増減	87,859		△ 16,083		907
その他の流動負債の増減	—		△ 470		44
<b>投資活動によるキャッシュ・フロー</b>	1,020,377	192,787	827,590	261,909	565,681
高速鉄道建設費	△ 2,108,775		△ 1,917,393		△ 1,665,859
付帯事業建設費	△ 87,270		△ 67,990		△ 18,337
投資	△ 628,565		△ 579,263		△ 512,819
財産収入	647,648		545,983		500,278
基金繰入金（資本的収入）	608,583		646,073		631,055
基金繰入金（営業外収益）	548,000		545,000		500,000
<b>財務活動によるキャッシュ・フロー</b>	4,165,697	10,235	4,155,462	1,295,154	2,860,308
一時借入金の増減	50,000		△ 950,000		0
企業債収入	9,209,000		8,134,000		8,169,000
出資金収入	372,000		326,000		300,000
補助金収入	1,668,782		1,136,326		728,371
雑収入	48,299		49,128		29,433
企業債償還金	△ 14,932,859		△ 12,289,905		△ 11,528,681
保証金返還金	△ 608,583		△ 646,073		△ 631,055
消費税資本的収支調整額	27,665		85,063		72,625
<b>当期現金預金増減額</b>	472,840	626,128	1,098,968	1,085,394	13,574
<b>現金預金期首残高</b>	2,010,678	1,098,967	3,109,645	13,575	3,123,220
<b>現金預金期末残高</b>	1,537,838	472,840	2,010,678	1,098,967	3,109,645

備考：1 本表は間接法により作成している。

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

雑収入については、その主たる内容によっている。

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

4 企業債収入及び企業債償還金は借換債を含んでいない。

## 5 ま と め

交通局においては、危機的な財政状態を打開するため、平成16年9月に経営改革プラン《レボリューション2004》を策定した。高速鉄道事業では、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（平成18年度全線純損益において、平成16年度全線純損失59億円から15億円の改善を図る）とともに、国、一般会計への制度改革等の要望を粘り強く行っていくことを財政目標に掲げ、海岸線の駅業務の委託拡大など抜本的な経営改善に取り組んでいる。

業務面では、人と環境にやさしい地下鉄を目指し、西神・山手線における乗客案内システムの整備やオストメイト対応トイレの設置などによるバリアフリー化、駅設備の更新による省エネルギー・省コスト化を推進した。また、列車非常停止装置の設置、車両ATC/A TO装置や車両制御装置の更新などにより、公共交通機関の原点である乗客の安全確保、安全運行に努めた。さらに、公共交通優先のまちづくりを進めるために実施していた、マイカーから公共交通への利用転換を図る交通・環境モニター実証実験「エコモーション神戸（エコファミリー制度・エコショッピング制度）」では、平成15年10月の実験開始以来、休日1日あたりの乗車人数（地下鉄・バスあわせて）が約1,800人増えたことなどの実績を踏まえ、平成17年10月より本格実施することとなった。なお、乗客の利便性向上に向けたICカードシステム「PiTaPa」が、平成18年10月から導入される予定である。

経営面では、乗車人員が若干増加（対前年度比0.2%）したものの、乗車料収入は逆に若干減少（対前年度比0.9%）する結果となったが、経費面では、16人の職員削減を行うとともに、海岸線駅業務を全面委託化したほか、駅施設に省エネルギー・省コストの設備を導入するなど経費削減に取り組んだ。この結果、経常損益で18億円の改善を果たし、経常収支比率でも5.0ポイント改善して85.0%となり、純損失は40億8千万円、未処理欠損金は1,119億7千万円となった。

資金面では、不良債務額は前年度より5千万円増加し、96億5千万円となり、一時借入金も5千万円増加の77億円となっている。

当年度の《レボリューション2004》の推進においては、経費削減の努力により、平成16年度決算に対し既に純損益18億円の改善を果たした。《レボリューション2004》において、当年度はあくまでも目標への中間年であるが、平成18年度目標の達成が見込まれる状況となってきている。

しかし、海岸線においては、沿線プロジェクトの遅れなどにより運輸収入が当初見込みを大きく下回っているため、当年度においてランニング収支自体は改善しているものの、赤字を解消するまでには至っていない（ランニング収支の赤字：平成16年度15億円、平成17年度8億円）。

高速鉄道事業の累積欠損金は、本市の公営企業会計全体の累積欠損金の半分近くを占め、本事業の経営改善は公営企業会計全体の改善にとっても非常に大きなウェイトを占めるものであり、長期的な経営計画の下での経営改善が必要である。そのためには、平成19年度以降においても、引き続き民間的な経営手法を可能な限り取り入れた徹底した経費の削減や、新たな収入源の確保に向けた努力を行うことはもちろん、一般行政部局との連携のもと、さらなる経営改善に向けて取り組まれることを希

望する。

参考資料 経営分析表

(単位 比率：%)

分析項目	平成17年度	平成16年度	平成15年度	平成14年度	備考
<b>構成比率</b>					
(1) 固定資産構成比率	99.33	99.23	98.93	98.94	$\frac{\text{固定資産} + \text{繰延勘定}}{\text{総資産}}$
(2) 自己資本構成比率	30.47	30.28	30.63	31.45	$\frac{\text{自己資本}}{\text{総資本}}$
<b>財務比率</b>					
(3) 固定長期適合率	102.75	102.67	102.57	102.41	$\frac{\text{固定資産}}{\text{自己資本} + \text{固定負債}}$
(4) 流動比率	20.12	22.90	30.07	31.18	$\frac{\text{流動資産}}{\text{流動負債}}$
(5) 現金預金比率	12.72	16.15	22.90	23.49	$\frac{\text{現金預金}}{\text{流動負債}}$
(6) 負債比率	228.23	230.23	226.53	217.98	$\frac{\text{負債}}{\text{自己資本}}$
<b>収益率</b>					
(7) 総資本利益率	△ 1.11	△ 1.56	△ 1.92	△ 2.47	$\frac{\text{当年度純利益}}{\text{平均総資本}}$
(8) 自己資本利益率	△ 3.65	△ 5.13	△ 6.18	△ 7.76	$\frac{\text{当年度純利益}}{\text{平均自己資本}}$
(9) 営業利益対営業収益比率	△ 3.07	△ 11.27	△ 16.76	△ 14.90	$\frac{\text{営業利益}}{\text{営業収益}}$
<b>その他</b>					
(10) 総資本回転率	0.07	0.08	0.08	0.08	$\frac{\text{経常費用}}{\text{平均総資本}}$
(11) 自己資本回転率	0.24	0.26	0.26	0.25	$\frac{\text{経常費用}}{\text{平均自己資本}}$
(12) 企業債償還額対償還財源比率	296.38	342.03	387.68	1,126.89	$\frac{\text{企業債償還額}}{\text{減価償却費} + \text{当年度純利益}}$

備考：経営分析方法については、巻末参照。