

財政援助団体等監査結果報告
〔神戸高速鉄道株式会社〕

神戸市監査委員	近	谷	衛	一
同	横	山	道	弘
同	吉	田	基	毅
同	米	田	和	哲

地方自治法第199条第7項の規定に基づき実施した平成17年度財政援助団体等監査について、同条第9項の規定によりその結果に関する報告を次のとおり決定した。

1 監査の対象

神戸高速鉄道株式会社（以下「会社」という。）における出納その他の事務（財政援助に係る出納その他の事務を含む。）で、主として平成16年度執行の事務

2 監査の期間

平成17年9月28日～平成18年3月17日

3 監査の方法

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

4 団体の概要

(1) 設立の趣旨

会社は、神戸市内を起、終点とする阪急・阪神・山陽・神戸電鉄株式会社の4電鉄（以下「4電鉄」という。）を結び相互直通運転をすることによって、市内交通の不便を解消するとともに、京阪神と播州工業地帯及び西北神地区の輸送力を増強することによって、各地域と産業の発展に寄与することを目的として、昭和33年10月に設立された。

(2) 本市との関係

会社の資本金は20億円であり、神戸市(以下「本市」という。)は、8億円(出資率40.0%)を出資している。本市以外の主な出資者は、4電鉄である。

平成16年度は、補助金として、阪神春日野道駅の鉄道駅総合改善事業等に9,928万円を交付している。また、委託料として、第2羽坂污水幹線布設工事に伴う構造物計測管理委託業務に1,290万円支出している。

平成16年度末における職員数は144人であり、そのうち本市派遣職員は1人である。

(3) 事業の概要

会社の所在地は、第1表のとおりである。

第1表 会社等の所在地

事業所	所在地
会社(本社)	中央区多聞通3丁目3番9号 神戸楠公前ビル4階
高速神戸駅	中央区多聞通3丁目3番13号
花隈駅	中央区北長狭通6丁目3番5号
西元町駅	中央区元町通6丁目7番11号
新開地駅	兵庫区新開地2丁目3番Bの1号
大開駅	兵庫区水木通7丁目1番Bの1号
高速長田駅	長田区北町1丁目2番地先
工事部現場詰所	長田区御屋敷通3丁目1-56

主な事業は、第2表のとおりである。

第2表 業務量の比較

項目	平成16年度	平成15年度	対前年度 増減	対前年度 増減率
営業キロ程	7.6km	7.6km	0.0km	0.0
客車走行キロ	5,884千km	5,909千km	25km	0.4
乗車人員	56,010千人	57,524千人	1,514千人	2.6
定期外	25,145千人	26,156千人	1,011千人	3.9
定期	30,865千人	31,368千人	503千人	1.6
1日平均	153千人	157千人	4千人	2.5
旅客収入	4,982,651千円	5,157,551千円	174,900千円	3.4
定期外	2,956,624千円	3,089,645千円	133,021千円	4.3
定期	2,026,027千円	2,067,906千円	41,879千円	2.0
1日平均	13,651千円	14,092千円	441千円	3.1
営業日数	365日	366日	1日	0.3

(注1) 神戸高速線の運輸営業成績である。

(注2) 営業キロ程は東西線7.2km、南北線0.4kmである。

(注3) 数値は、千未満は四捨五入している。

鉄道事業

ア 神戸高速線

会社は、鉄道事業法の第3種鉄道事業者として、神戸高速線の鉄道資産を保有し、旅客輸送業務を行う同法第2種鉄道事業者の4電鉄に鉄道線路を使用させ、鉄道線路使用料を収受するとともに、神戸高速線内の列車の運行管理、出改札等の駅業務及び運賃精算事務の委託を4電鉄から受けることで業務委託料を収受している。

なお、収支形態は図1のとおりである。

図1 神戸高速線の収支形態

鉄 道	第2種鉄道事業の収支 4電鉄 阪急 阪神 山陽 神戸	収入	運賃収入		
		支出	実費相当額 (車両・共同駅関係)	鉄道線路使用料・業務委託料	
事 業	第3種鉄道事業の収支 神戸高速鉄道(株)	収入	営業収益 (鉄道線路使用料・業務委託料収入)		
		支出	神戸高速鉄道(株)の経費 (設備投資、鉄道施設の保守管理、 列車の運行管理、出改札等駅業務)	利益	損失
法	運賃改定	収入	運賃収入		不足分
		支出	実費相当額 (車両・共同駅関係)	鉄道線路使用料・業務委託料 (神戸高速鉄道(株)の経費の増加)	

- (注1) 会社は運賃徴収業務の委託を受けているにすぎないため、「運賃収入」はすべて4電鉄に帰属することになる。
- (注2) 4電鉄は「運賃収入」から定額の「鉄道線路使用料」を支払い、会社が支払うべき列車使用料等の「実費相当額」を差し引いた額を「業務委託料」として支払うことになるため、神戸高速線内の4電鉄の収支は「0」となっている。そのため、神戸高速線における損益はすべて会社に帰属するようになっている。
- (注3) 神戸高速線において収支不足が生じた場合は、運賃改定の協議を会社と4電鉄で行い、国土交通省への運賃改定の申請事務は4電鉄に代って会社が行う。
- (注4) 運賃改定があれば、定額の「鉄道線路使用料」も改定される。

イ 北神急行線

兵庫県，本市，阪急電鉄株式会社（以下「阪急電鉄」という。）から融資を受け，北神急行電鉄株式会社（以下，「北神急行電鉄」という。）より北神急行線の鉄道施設（トンネル，線路，電気設備等）を買い取り，平成14年4月より北神急行線において第3種鉄道事業者として，第2種鉄道事業者となった北神急行電鉄に鉄道線路を使用させ，鉄道線路使用料を収受している。

なお，収支形態は図2のとおりである。

図2 北神急行線の収支形態

収入	鉄道線路使用料			
支出	管理費	諸税	減価償却費	支払利息
	収支 0（ゼロ）			

（注1）北神急行線の鉄道線路使用料は，北神急行線にかかる「減価償却費」や「諸税」等により算出するが，会社の損益収支が「0」となるように設定されている。

（注2）「減価償却費」は北神急行線買い取り時に融資を受けた阪急電鉄等からの借入金の元金返済に充当されるため，減価償却額と借入金元金返済額とが同額になっている。なお，借入金返済額が不足する場合は，阪急電鉄が資金を提供することになっているため，会社に負担は生じない。

（注3）会社は，買い取りより20年間，北神急行線の鉄道施設保有後，残資産及び残債務を全て阪急電鉄に引き継ぐことになっている。

土地家屋の賃貸

花隈駅近隣及び阪急三宮駅高架下等の建物を賃貸しているほか，高速神戸駅から新開地駅にわたる地下街のメトロこうべの躯体を出資関係のある神戸高速興業株式会社（以下「高速興業」という。）及び株式会社神戸高速サービス（以下「高速サービス」という。）に賃貸している。

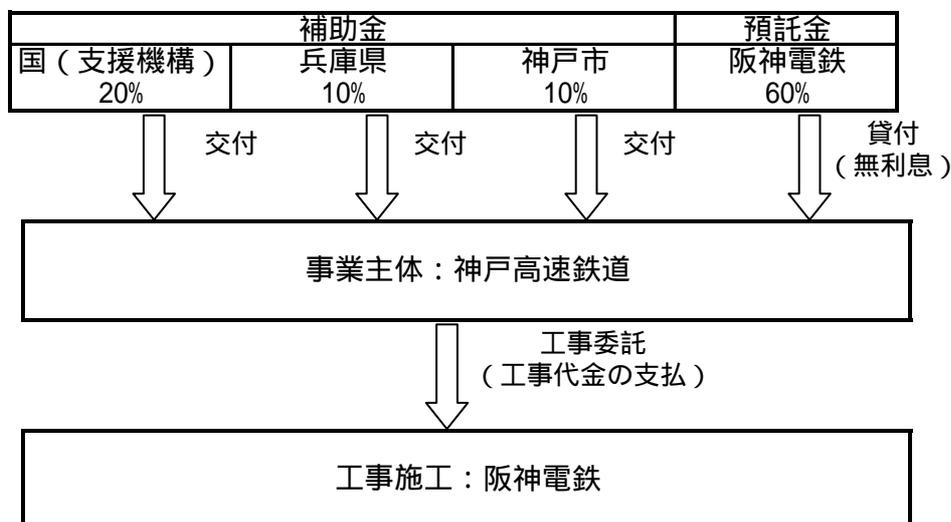
鉄道駅舎等の改善および建設ならびにその賃貸

国，地方公共団体（県，市）の補助を受けて，鉄道駅利用者の安全性や利便性の向上を図るために，市街地再開発事業，土地区画整理事業，駅前広場，自由通路の整備等都市側の事業と一体的に行われる鉄道駅のホームの拡幅や駅舎の橋上化等，駅機能を総合的に改善する事業（以下「鉄道駅総合改善事業」という。）を行っている。この事業により，平成16年度までに阪神岩屋駅，武庫川駅，尼崎駅，春日野道駅及び山陽舞子公園駅の供用（一部供用含む）を開始している。

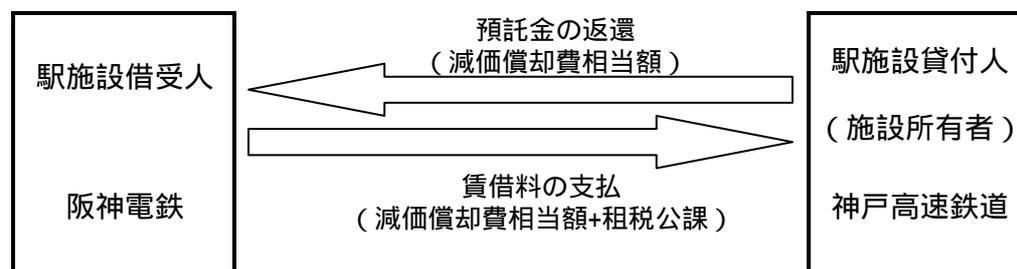
なお，この事業の資金流れは図3のとおりである。

図3 鉄道総合駅改善事業における資金の流れ（例：阪神電鉄）

1. 建設工事期間中



2. 工事終了後（駅施設供用開始時）



- （注1）国（支援機構）とは、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「支援機構」という。）のことを指す。
- （注2）受け入れた補助金は「預り金」として計上され、駅施設完成時に「特別利益」に振り替えられる。
- （注3）阪神電鉄株式会社（以下「阪神電鉄」という。）からの無利子貸付は「其他固定負債」の「預り預託金」として計上され、駅施設供用開始後の阪神からの賃借料支払（減価償却費相当額）と相殺されて残高を減少させるため、その範囲内では実際の資金の動きはない。

駐車場の経営

会社所有の鈴蘭台社宅の跡地において駐車場経営を行っているほか、本市より土地を借り受けて西市民病院駐車場、谷上駅前駐車場及び有馬口駅前駐車場等の経営を行っている。また、北野、新開地などで駐車場用地・設備の事業者への貸し付けなども行っている。

神戸高速鉄道交差部開削トンネル工事

阪神高速道路公団（現阪神高速道路株式会社。以下「阪神高速」という。）より委託を受けて、阪神高速道路神戸山手線大道工区の神戸高速線との交差部（高速長田駅～西代駅間）において、鉄道営業線を仮受しながら道路構造物を構築する開削トンネル工事を行っている。工事は今後も継続予定であるが、仮受工事終了の目処がたち、阪神高速が本体構築工事を引き続き行う。

(4) 経営状況と財産状況

会社の会計は、企業会計方式を適用しており、消費税処理は税抜処理である。

経営状況

経営状況は、第3表のとおりである。

当期収益合計44億4,437万円に対し、当期費用合計43億6,093万円で、経常利益が8,343万円となっている。前年度に比べると収益が4,285万円（1.0%）減少し、費用が1,395万円（0.3%）減少した結果、経常損益は2,889万円悪化している。これに特別利益の53億4,897万円、特別損失の53億496万円、法人税、住民税及び事業税の1億5,453万円及び法人税等調整額の9,701万円を加減した当期純利益は6,992万円となっている。

なお、特別利益の主な内訳は、阪神高速から委託を受けている工事収入41億9,848万円及び鉄道駅総合改善事業等にかかる補助金収入11億3,759万円であり、特別損失の主な内訳は、阪神高速からの委託にかかる工事原価41億6,659万円及び補助金収入にかかる固定資産圧縮損11億2,687万円である。

ア 収益

営業収益は44億2,551万円で、業務受託料収入の減少等により、前年度に比べ4,204万円（0.9%）減少している。

鉄道線路使用料収入は、神戸高速線及び北神急行線の鉄道線路使用料収入であり、32億5,227万円で、前年度に比べ725万円（0.2%）減少している。

業務受託料収入は、神戸高速線での4電鉄からの受託料収入であり、8億9,658万円で、乗客数の減少により、前年度に比べ7,582万円（7.8%）減少している。

運輸雑収は2億7,665万円で、主な内訳は鉄道駅総合改善事業にかかる駅賃貸料収入1億5,510万円、鉄道事業資産土地物件貸付料収入6,332万円及び駐車場収入4,760万円である。前年度に比べ4,103万円（17.4%）増加しているが、これは主として、新たに尼崎駅及び春日野道駅（一部）で駅施設の供用が開始されたことにより駅賃貸料収入が増加したことによる。

営業外収益は1,886万円で、主な内訳は受取利息・配当金966万円、土地物件貸付

料収入 2 8 2 万円及び生命保険手数料収入 1 5 2 万円であり、前年度に比べ 8 0 万円（4.1%）減少している。

第 3 表 比較損益計算書

(単位 金額：千円)

科 目	平成 16 年 度		平成 15 年 度		対 前 年 度 増 減	対前年度 増 減 率
	金 額	構 成 比 率	金 額	構 成 比 率		
収 益 の 部						
営 業 収 益 (a)	4,425,512	99.6	4,467,554	99.6	42,042	0.9
鉄 道 線 路 使 用 料 収 入	3,252,270	73.2	3,259,520	72.6	7,250	0.2
業 務 受 託 料 収 入	896,589	20.2	972,418	21.7	75,829	7.8
運 輸 雑 収	276,653	6.2	235,617	5.3	41,036	17.4
営 業 外 収 益	18,863	0.4	19,672	0.4	809	4.1
受 取 利 息 ・ 受 取 配 当 金	9,663	0.2	9,043	0.2	620	6.9
そ の 他 の 収 益	9,200	0.2	10,630	0.2	1,430	13.5
当 期 収 益 合 計 (A)	4,444,375	100.0	4,487,226	100.0	42,851	1.0
費 用 の 部						
営 業 費 (b)	3,806,551	87.3	3,804,669	87.0	1,882	0.0
運 送 営 業 費	2,159,258	49.5	2,149,724	49.1	9,534	0.4
一 般 管 理 費	436,568	10.0	445,065	10.2	8,497	1.9
諸 減 価 却 費 税	161,024	3.7	151,305	3.5	9,719	6.4
営 業 外 費 用	1,049,701	24.1	1,058,576	24.2	8,875	0.8
支 払 利 息	554,388	12.7	570,225	13.0	15,837	2.8
支 払 利 息	554,388	12.7	570,225	13.0	15,837	2.8
当 期 費 用 合 計 (B)	4,360,939	100.0	4,374,894	100.0	13,955	0.3
経 常 利 益 (C = A - B)	83,436	-	112,332	-	28,896	-
特 別 利 益 (D)	5,348,973	-	2,400,716	-	2,948,257	-
特 別 損 失 (E)	5,304,969	-	2,376,542	-	2,928,427	-
税 引 前 当 期 利 益 (F = C + D - E)	127,439	-	136,507	-	9,068	-
法 人 税 , 住 民 税 及 び 事 業 税 (G)	154,531	-	185,797	-	31,266	-
法 人 税 等 調 整 額 (H)	97,015	-	95,161	-	1,854	-
当 期 純 利 益 (I = F - G + H)	69,923	-	45,871	-	24,052	-
前 期 繰 越 損 失 (J)	1,878,766	-	1,924,637	-	45,871	-
当 期 未 処 理 損 失 (K = I + J)	1,808,843	-	1,878,766	-	69,923	-
営 業 収 支 比 率 (a / b × 100)	116.3	-	117.4	-	1.2	-
経 常 収 支 比 率 (A / B × 100)	101.9	-	102.6	-	0.7	-

(注) 金額は、千円未満を四捨五入している。

イ 費用

営業費用は 3 8 億 6 5 5 万円で、前年度に比べ 1 8 8 万円増加している。

運送営業費は 2 1 億 5 , 9 2 5 万円であり、修繕費の増加等により、前年度に比べ 9 5 3 万円（0.4%）増加している。

一般管理費は 4 億 3 , 6 5 6 万円で、手当の減少等により、前年度に比べ、8 4 9 万円（1.9%）減少している。

減価償却費は 1 0 億 4 , 9 7 0 万円で、鉄道駅総合改善事業にかかる資産の取得があったものの、償却済みとなった駅務機器が増加したことにより、前年度に比べ 8 8 7 万円（0.8%）減少している。

営業外費用は支払利息であり、5 億 5 , 4 3 8 万円で、借入金残高の減少等により、前年度に比べ 1 , 5 8 3 万円（2.8%）減少している。

財政状態

財政状態及びその推移は、第4表のとおりである。

第4表 比較貸借対照表

(単位 金額：千円)

科 目	平成16年度末		平成15年度末		対前年度増減	対前年度増減率
	金額	構成比率	金額	構成比率		
資 産	62,524,901	100.0	61,420,870	100.0	1,104,031	1.8
流動資産	9,607,828	15.4	8,942,944	14.6	664,884	7.4
1 現金・預金	2,007,485	3.2	3,801,282	6.2	1,793,797	47.2
2 未収金	5,136,587	8.2	2,842,076	4.6	2,294,511	80.7
3 未収収益	1,940,062	3.1	1,834,424	3.0	105,638	5.8
4 短期貸付金	80,000	0.1	90,000	0.1	10,000	11.1
5 有価証券	277,612	0.4	279,265	0.5	1,653	0.6
6 貯蔵品	65,905	0.1	65,499	0.1	406	0.6
7 前払費用	27,226	0.0	8,798	0.0	18,428	209.5
8 繰延税金資産	39,752	0.1	19,159	0.0	20,593	107.5
9 その他流動資産	33,198	0.1	2,441	0.0	30,757	ほぼ皆増
固定資産	52,917,073	84.6	52,477,926	85.4	439,147	0.8
1 鉄道事業固定資産	44,600,855	71.3	45,379,252	73.9	778,397	1.7
(1) 神戸高速線	15,152,857	24.2	15,565,403	25.3	412,546	2.7
(2) 北神急行線	29,447,998	47.1	29,813,848	48.5	365,850	1.2
2 その他固定資産	3,776,014	6.0	2,232,149	3.6	1,543,865	69.2
3 建設仮勘定	3,549,241	5.7	3,415,218	5.6	134,023	3.9
4 投資その他の資産	990,964	1.6	1,451,308	2.4	460,344	31.7
(1) 子会社株式	320,000	0.5	320,000	0.5	0	0.0
(2) 投資有価証券	131,429	0.2	631,879	1.0	500,450	79.2
(3) 長期貸付金	310,341	0.5	334,065	0.5	23,724	7.1
(4) 長期前払費用	-	-	12,592	0.0	12,592	皆減
(5) 繰延税金資産	220,615	0.4	144,193	0.2	76,422	53.0
(6) その他の投資等	8,579	0.0	8,579	0.0	0	0.0
負債及び資本の部	62,524,901	100.0	61,420,870	100.0	1,104,031	1.8
負債	61,832,694	98.9	60,798,587	99.0	1,034,107	1.7
流動負債	12,891,558	20.6	12,949,363	21.1	57,805	0.4
1 短期借入金	2,088,887	3.3	2,204,276	3.6	115,389	5.2
2 未払金	6,317,746	10.1	3,930,436	6.4	2,387,310	60.7
3 未払費用	45,160	0.1	39,192	0.1	5,968	15.2
4 未払消費税等	-	-	24,466	0.0	24,466	皆減
5 未払法人税等	49,032	0.1	133,954	0.2	84,922	63.4
6 預り連絡運賃	331,818	0.5	348,635	0.6	16,817	4.8
7 預り運賃	2,480,360	4.0	2,532,118	4.1	51,758	2.0
8 預り金	1,505,561	2.4	1,425,582	2.3	79,979	5.6
9 前受金	1,512	0.0	2,235,093	3.6	2,233,581	99.9
10 前受収益	464	0.0	-	-	464	皆増
11 賞与引当金	71,018	0.1	75,609	0.1	4,591	6.1
固定負債	48,941,136	78.3	47,849,224	77.9	1,091,912	2.3
1 長期借入金	41,441,661	66.3	41,975,573	68.3	533,912	1.3
2 退職給付引当金	1,379,240	2.2	1,422,857	2.3	43,617	3.1
3 その他の固定負債	6,120,235	9.8	4,450,795	7.2	1,669,440	37.5
資本	692,207	1.1	622,284	1.0	69,923	11.2
資本金	2,000,000	-	2,000,000	-	0	0.0
利益剰余金	1,307,793	-	1,377,716	-	69,923	5.1
1 利益準備金	81,050	0.1	81,050	0.1	0	0.0
2 別途積立金	420,000	0.7	420,000	0.7	0	0.0
3 当期末処理損失	1,808,843	-	1,878,766	-	69,923	3.7
(うち当期純利益)	(69,923)	-	(45,871)	-	24,052	-

(注) 金額は、千円未満を四捨五入している。

ア 資産

資産は625億2,490万円で、前年度末に比べ11億403万円(1.8%)増加している。

流動資産は96億782万円で、未収金の増加等により、前年度末に比べ6億6,488万円(7.4%)増加している。

現金・預金は20億748万円で、開削トンネル工事にかかる阪神高速からの前受金が減少したことにより、前年度末に比べ17億9,379万円(47.2%)減少している。

未収金は51億3,658万円で、同じく阪神高速からの受託料収入の未収が増加したことにより、前年度末に比べ22億9,451万円(80.7%)増加している。

未収収益は19億4,006万円で、主な内訳は4電鉄からの鉄道線路使用料収入13億6,697万円、業務受託料収入4億2,122万円及び阪神・山陽電鉄株式会社からの駅賃貸料収入1億4,927万円で、前年度末に比べ1億563万円(5.8%)増加している。これは主として、新たに供用された駅があったことで、駅賃貸料収入の未収が増加したことによる。

短期貸付金は8,000万円で、高速興業及び高速サービスへの貸付であり、前年度末に比べ1,000万円(11.1%)減少している。

有価証券は2億7,761万円で、公社債投資信託等であり、前年度末に比べ165万円(0.6%)減少している。

貯蔵品は6,590万円で、鉄道用保守材料等であり、前年度末に比べ40万円(0.6%)増加している。

前払費用は2,722万円で、損害保険料等の前払であり、長期間の鉄道財団損害保険料を一括で前払したことにより、前年度末に比べ1,842万円(209.5%)増加している。

繰延税金資産(流動資産)は3,975万円で、賞与引当金にかかる繰延税金資産の増加により、前年度末に比べ2,059万円(107.5%)増加している。

その他流動資産は3,319万円で、鉄道駅総合改善事業にかかる資産の取得が進んだことで生じた消費税の還付が未収になっていること等により、前年度末に比べ3,075万円(ほぼ皆増)増加となっている。

固定資産は529億1,707万円で、前年度末に比べ4億3,914万円(0.8%)増加している。

鉄道事業固定資産は446億85万円で、内訳は神戸高速線の鉄道資産が151億5,285万円及び北神急行線の鉄道資産が294億4,799万円となっている。減価償却等により、前年度末に比べ7億7,839万円(1.7%)減少している。

その他固定資産は37億7,601万円で、主な内訳は鉄道駅総合改善事業にかかる駅施設37億3,405万円及び駐車場設備1,682万円となっている。鉄道駅総合改善事業

にかかる駅施設の取得により、前年度末に比べ15億4,386万円(69.2%)増加している。

建設仮勘定は35億4,924万円であり、主な内訳は尼崎駅幹線鉄道等活性化事業にかかる27億7,726万円、春日野道駅総合改善事業にかかる5億4,577万円及び武庫川駅総合改善事業にかかる1億7,210万円であり、前年度末に比べ1,340万円(3.9%)増加している。

投資その他の資産は9億9,096万円であり、主な内訳は高速サービスの株式3億2,000万円、公社債投資信託・高速興業株式等の投資有価証券1億3,142万円、高速サービス等への長期貸付金3億1,034万円及び退職給付引当金等にかかる繰延税金資産(固定資産)2億2,061万円である。平成17年4月に55歳以上の社員を対象とした選択定年制度導入に伴う退職金の支払を見越して、公社債投資信託等を解約したことにより、前年度末に比べ4億6,034万円(31.7%)減少している。

イ 負債

負債は618億3,269万円であり、前年度末に比べ10億3,410万円(1.7%)増加している。

流動負債は128億9,155万円であり、前年度末に比べ5,780万円(0.4%)減少している。

短期借入金は20億8,888万円であり、その内訳は金融機関借入金17億2,358万円及び北神急行線買い取りにかかる阪急電鉄からの借入金3億6,530万円となっており、前年度末に比べ1億1,538万円(5.2%)減少している。

未払金は63億1,774万円であり、開削トンネル工事にかかる阪神高速からの受託料が未収のため、その関連工事費についても未払となったことにより、前年度末に比べ23億8,731万円(60.7%)増加している。

預り連絡運賃は、神戸高速線内の駅で徴収した他電鉄線にかかる運賃であり、4電鉄合計で3億3,181万円となっており、前年度末に比べ1,681万円(4.8%)減少している。

預り運賃は、神戸高速線にかかる運賃を徴収したものであり、4電鉄合計で24億8,036万円となっており、前年度末に比べ5,175万円(2.0%)減少している。

預り金は、鉄道駅総合改善事業にかかる支援機構からの補助金の受け入れ等であり、15億556万円であり、前年度末に比べ7,997万円(5.6%)増加している。

前受金は151万円であり、PHS基地局設置場所使用料収入であり、前年度末に比べ22億3,358万円(99.9%)減少している。これは主として、平成16年度は開削トンネル工事にかかる阪神高速からの前受金がなかったことによる。

固定負債は489億4,113万円であり、前年度末に比べ10億9,191万円(2.3%)

増加している。

長期借入金は414億4,166万円で、その内訳は金融機関借入金123億5,897万円、北神急行線買い取りにかかる阪急電鉄からの借入金190億8,269万円、兵庫県からの借入金50億円及び本市からの借入金50億円となっており、前年度末に比べ5億3,391万円(1.3%)減少している。

その他の固定負債は61億2,023万円で、鉄道駅総合改善事業にかかる阪神電鉄・山陽電鉄株式会社等からの預託金等であり、鉄道駅総合改善事業の進展により、前年度末に比べ16億6,944万円(37.5%)増加している。

ウ 資本

資本は6億9,220万円で、前年度末に比べ6,992万円(11.2%)増加している。

資本金は20億円である。

当期末処理損失は、当期純利益6,992万円に前期からの繰越損失18億7,876万円を合わせて18億884万円となっている。

5 監査の結果

経営状況は、年々旅客収入が減少する中であっても、経営努力により経常利益を確保している。

財政状態は、北神急行線の鉄道資産、鉄道駅総合改善事業に係る資産が計上されているが、これらの資産の取得、借入金の償還は収支が0となるようになっている。このため会社の事業本来の資産規模はこれらを除いたものが正味のものとなることに留意する必要がある。なお、会社は震災復興に係る累積赤字を抱えているが、徐々に償還を行っている現状である。

事業面では、鉄道事業法の第3種鉄道事業者として、神戸高速線及び北神急行線の鉄道事業、鉄道駅総合改善事業を行うなど、設立の目的に沿って運営され、その役割を果たしているものと認められた。

会社の出納その他の事務については、おおむね適正に行われているものと認められたが、事務の一部について、次のような改善を要する事例が見受けられたので、今後適正な事務処理に努められたい。

(1) 会計処理に関する事務について

保険期間が長期にわたる損害保険料の計上について

5年間にわたる長期間の鉄道財団損害保険料を、全額「流動資産」の「前払費用」として計上している事例が見受けられた。(経理課)

1年を越える期間分については、「投資その他の資産」の「長期前払費用」として計上すべきである。

計上科目の変更後の処理について

駅エスカレーター保守費用について、年度途中から会計処理の解釈を変更して、計上科目の変更を行ったが、変更前の支出済み分を従前の科目のままで振替処理をしていなかった。

(経理課)

適正な事務処理に努められたい。

(2) 財産管理に関する事務について

固定資産の管理システムについて

現在の固定資産の管理は、会社独自で開発した固定資産システムに資産登録をし、年度末に減価償却リストを出力して、決算整理を行っている。ところが、システム開発からかなりの期間を経ていることから、次のような不都合を生じている。

- ・ データの変更具合によっては、誤った減価償却額が出力されるため、手作業で修正を行っている。このため、科目コードの新設、変更及び償却方法の変更ができない、あるいは手作業での償却計算が必要となる。
- ・ 特別償却費はシステムに反映させることができないため、手作業で行っている。
- ・ 決算整理終了後、個々の固定資産の詳細を記載している紙ベースの固定資産台帳に償却額を手書きで転記しているが、資産が多種多数あることもあって、平成16年度分の台帳整備が不十分である。

(経理課)

決算の正確性、事務の効率化及び第3種鉄道事業者としての資産管理の重要性からも、新たなシステムの導入を検討されたい。

以上、監査の結果を述べたが、乗車人員は、全面復旧した平成8年度6,980万人/年から以降も減少し続け、平成16年度で5,601万人/年となっている。一方現行の運賃は、平成9年4月1日に改定され、以後は据え置かれたままである。

このような状況にあって会社は、社員給与の10%カット、55歳選択定年制度(55歳以上の職員を対象として、いったん退職のうえ、退職時の60%の賃金で再雇用する制度)の導入、関連会社(高速サービス[出資100%の子会社]及び高速興業[出資42%])への出向などによる従業員数の減員などの経営努力を積み重ねることで、一定の営業利益を確保している。なお、会社の従業員数は平成7年7月現在215人(関連会社への出向者等29人を除く)であったが、平成17年7月現在151人(関連会社への出向者等45人を除く)となっている。

来年度以降の主な事業としては、まず乗客の安全性確保のための地下駅火災対策を順次実施していくことが予定されている。また、乗車券については非接触型ICカードのPiTaPaが今後主流となっていくことが予想されることから、利便性の確保により乗客の減少を食い止めるべく、同カードの導入も予定されており、投資規模は、システム開発、自動改札機の入替え等で10億円程度が見込まれている。

現在会社においては、設備の老朽化による更新、増設、新設等を集約した5か年の設備投資計画を策定しているが、経営目標を加味した資金的裏づけや経費削減等の影響を考慮したものとなっていない。引き続き旅客収入の減少が見込まれる厳しい経営環境の中にあっては、安全性、緊急性を見極め、旅客収入の減少分も想定した上で、経営状況、財政状況に即応した、より精度の高い中期の設備投資計画となるよう努められたい。

これまで会社は、第3種鉄道事業者として運行の安全性を確保して4電鉄に鉄道設備を提供するとともに、駅総合改善事業などで他社事業を支援するほか、北神急行電鉄の経営危機に当たっては、同社施設の買取と同施設の貸付を行うことで北神、北摂地域の鉄道輸送を維持するなど、公共交通機関としての役割を十分に果たしてきた。

乗車人員が減少を続ける中であっても、経営努力のもと、サービスの充実に努め、引き続き旅客輸送の維持、確保に努め、地域経済の発展に寄与されるよう希望する。

凡 例

- 1 文中で用いる金額は、原則として千円の位以下を省略し、万円単位で表示している。
- 2 各表中の金額は、原則として百円の位を四捨五入し、千円単位で表示している。したがって合計と内訳の計が一致しない場合がある。
- 3 各表中の比率は、百分率で表示し、小数点以下第2位を四捨五入している。したがって合計と内訳の計が一致しない場合がある。
- 4 各表中の符号の用法は、次のとおりである。
 - 「0」及び「0.0」----- 該当数値はあるが、単位未満のもの。
対前年増減額及び率の場合は、零を含む。
 - 「-」----- 該当数値なし、算出不能又は無意味のもの。
 - 「ほぼ皆増」----- 増加率が1,000%以上のもの。
- 5 文中及び各表中でいう消費税とは「消費税」および「地方消費税」をいう。