

東京地下鉄株式会社

第1 監査対象の概要

1 事業の内容

(1) 事業の概要

東京地下鉄株式会社（以下「会社」という。）は、東京地下鉄株式会社法（平成14年法律第188号、以下「会社法」という。）に基づき、帝都高速度交通営団（昭和16年7月設立、以下「営団」という。）の財産の全部を現物出資により引継ぎ、営団の一切の権利及び義務を承継して平成16年4月に設立され、東京都の区の存する区域及びその付近の主として地下において、鉄道事業及びこれに附帯する事業を営営することを目的としている。

事業内容は、東京都区部を中心とする鉄道事業において、8路線、全線183.2営業キロ、駅数168駅を運営し、関連事業として、ビル事業、駅構内等における店舗経営事業等を実施している。

(2) 都との関係

都は、会社の資本金581億円のうち270億6,568万1,500円（46.6%）を出資している。

補助金については、東京都地下高速鉄道整備事業費補助交付要綱に基づき、平成15年度に47億余円、平成16年度に11億余円をそれぞれ交付している。また、都は、街路事業として実施している地下鉄13号線の建設を会社に委託している。

貸付金については、東京都地下高速鉄道建設資金貸付要綱に基づき平成3年度から平成10年度にかけて総額1,109億余円の無利子貸付を行ったが、平成9年度から16年度まで549億余円の返済を受け、平成16年度末の残高は560億余円となっている。

2 組織

会社は、主たる事務所を東京都台東区東上野三丁目19番に置き、役員16名（代表取締役会長1名、代表取締役社長1名、代表取締役専務2名、常務取締役4名、取締役4名、監査役4名（うち非常勤監査役2名））及び職員8,721名で2本部20部室をもって構成されている。

第2 監査の範囲及び実地監査期間

1 監査の範囲

平成15年度（営団第93期）及び平成16年度（会社第1期）の事業について実施した。

2 実地監査期間

(1) 都市整備局 平成17年9月16日及び10月5日

(2) 東京地下鉄 平成17年9月20日から10月13日まで

第3 監査の結果

1 経営に関する事項

平成16年度の運輸成績は、輸送人員が増加（0.1%）したが、旅客運輸収入は減少（△0.1%）しており、輸送人員、旅客運輸収入ともに前年度と比較してほぼ横ばいである。

経営成績は、営業利益658億余円、経常利益435億余円、税引前当期純利益426億余円であり、法人税等を控除した当期純利益は248億余円となっている。

平成16年度末における財政状態は、資産合計1兆2,529億余円、負債合計1兆1,077億余円及び資本合計1,451億余円となっている。

会社の経営及び財務の状況を「経営比率」、「財務比率」等により分析した結果、経営比率では営業利益が増加したことにより、経営資本事業利益率、営業収益営業利益率、総費用対総収益比率が、それぞれ前年度と比較して改善している。また、会社の財務体質を自己資本比率で見ると、依然として低い傾向にあるが、これは鉄道事業資産の設備投資を借入金で行ったことによるものであり、借入金の返済と利益の計上により、平成12年度以降、毎年度改善している。

次に、経営環境についてみると、会社の経営成績は順調に推移してきている一方で、少子高齢化の進展に伴う旅客数の減少、他の鉄道事業者との競合などの要因が、今後、会社の経営状況に影響を与える可能性がある。

さらに、会社は、東葉高速鉄道株式会社及び埼玉高速鉄道株式会社へ出資を行っているが、この両社を取り巻く経営環境は厳しい状況となっている。会社は、投資損失引当金を計上するなどの対策をとっているが、両社の今後の経営状況によっては、会社の経営に影響を及ぼす可能性がある。

財務事務に関する内部統制について見ると、事務担当者の担当範囲の変更基準に不備があるもの、少額支払資金の一部に帳簿不備があるもの及び未収金についての確認方法の見直しを図る必要があるものが認められた。

建設事業については、平成19年度開業を目指し、池袋から渋谷まで（8.9キロ）の地下鉄13号線を建設しているほか、営業線の施設改良等を実施している。

以上、経営状況について述べてきたとおり、旅客数の減少、他の鉄道事業者との競合などによる影響を今後受ける可能性があるが、当年度も当期純利益を計上しており、会社の事業は、別項指摘事項、意見・要望事項を除き、出資の目的に沿って適切に運営されていると認められる。

2 指摘事項

(1) 会社

建設事業の工事関係については、監査対象工事等の件数2,528件（2,124億余円）のうち、契約金額の大きな工事や随意契約等の案件を中心に45件（528億余円）を抽出（抽出件数率：1.8%、抽出金額率：24.9%）し、設計・積算・施工が、適正にかつ経済的

に行われているかなどを検証した。

その結果、次のとおり3件の指摘事項が認められた。

指摘内容について見ると、積算時の計算間違いや単価設定での不注意による誤りなど比較的単純なミスが多く、これらの要因としては、設計内容を十分チェックする体制が不備であったことによると考えられる。

ア 支給品の運搬費の積算を適正に行うとともに、再発防止に万全を期すべきもの

霞ヶ関駅・赤坂見附駅間A線コンクリート道床軌道更新工事（丸ノ内線 霞ヶ関駅・赤坂見附駅間、工期：平成16. 9. 7～平成19. 2. 23、請負金額：2億9, 722万235円）は、運転保安度の向上及び軌道の延命化による保守・管理の軽減を図るため、経年劣化した木まくらぎを防振用PCまくらぎに改良するものである。

このうち、コンクリート道床防振まくらぎ敷設における運搬費の積算について見ると、支給品（PCまくらぎ、バラスト）の積込は人力補助により行われているが、これに係る延べ人員の計算を誤って7倍の費用を計上している。

このため、積算額約1, 531万円が過大なものとなっている。

工事等の費用の算出に当たっては、内容を十分精査し、支給品の運搬費の積算を適正に行うとともに、再発防止に万全を期されたい。

イ 金属製建具工事の積算を適正に行うべきもの

東陽町変電所建物改築工事（江東区南砂二丁目4番6号、工期：平成14. 7. 15～平成17. 6. 28、請負金額：10億5, 647万100円）は、ホテルなどの関連事業を推進するため、旧工務所及び既設変電所を撤去し、地下変電所（鉄骨鉄筋コンクリート造地下2階建、延べ面積約1, 490㎡）及び仮設変電所（鉄骨鉄筋コンクリート造地上3階建、延べ面積約740㎡）を新築するものである。

このうち、仮設変電所金属製建具工事の積算について見ると、2箇所のアلم引違窓（材工共）の単価は、見積りにより行っているが、内訳書作成時にこの単価の入力を誤って、1箇所当たり100万円多く計上している。

このため、積算額約255万円が過大なものとなっている。

金属製建具工事の積算を適正に行われたい。

ウ 真空配管工事に伴う配管材料の単価設定を適正に行うべきもの

（日）上野駅空調設備改良その他（その2）工事（台東区東上野三丁目19番6号、工期：平成15. 10. 8～平成16. 10. 31、請負金額：1億5, 960万円）は、日比谷線上野駅の空調設備の老朽化に伴い、空調設備等の改良工事を行うものである。

このうち、空調機のフィルターを掃除するための真空配管工事の積算についてみると、配

管材料（配管用炭素鋼鋼管、内径50mm及び内径65mm）は、一般的に積算に使用している刊行物記載の単価が用いられている。

この単価は、1本当たり4mの定尺であり、単価設定に当たっては、1m当りに換算すべきところ、そのまま用いている。

このため、積算額約103万円が過大なものとなっている。

真空配管工事に伴う配管材料の単価設定を適正に行われたい。

3 意見・要望事項

(1) 会社

ア 建設発生土の有効活用等を促進するため、自由処分について見直しすべきもの

上野地下歩行者専用道及び上野広小路駐車場建設一工区土木工事ほか8件の工事を見たところ、会社では、工事から発生する建設発生土について、新線建設の大規模工事を除き、契約においてその受入先を指定せず、積算では一律に平均的な運搬費（40km）及び受入費を計上する自由処分としていることが確認された。

建設発生土については、処分地の不足に伴い、環境保全及び再利用による資源の有効活用、コスト縮減が、社会的な課題となっている。

都においては、建設資源の循環利用を推進し、環境に与える負荷の軽減等を図るなど、東京都建設リサイクルガイドラインを定め、その適正な処理に努めている。この中で、都関連工事等から発生する建設発生土については、発生量の抑制を図るとともに、工事間利用、公的な受入地の活用等が重要であるため、原則として設計段階から受入地を指定し、これらの利用調整を図る場として、東京都建設発生土利用調整会議を設け、建設資源の循環利用等の促進を図っている。

一方、会社のように、建設発生土の処理を請負者の自由処分とすると、受入先の選定が請負者に任せられ、契約後に受入地が決定されるため、発注者の責任が不明確となることや十分な利用調整を図ることができないなど、適切な資源の有効活用が困難となることが懸念される。

会社は、工事から発生する建設発生土の有効活用等を促進するため、自由処分について見直しされたい。

第4 経営状況の概要

1 経営状況について

(1) 事業実績

ア 鉄道事業

会社は、表1のとおり、8路線、全線183.2営業キロにおいて、事業を実施している。

(表1) 営業線の概要

(平成17. 3. 31現在)

| 区 分 | 区 間 | 営 業 キ ロ (km) | 保 有 車両数 (両) | 編 成 車両数 (両) | 相 互 乗 入 れ | |
|---------------|-----------------|--------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------------|------------------------|
| | | | | | 区 間 | 会 社 名 |
| 銀座線 (3号線) | 浅草～渋谷 | 14.3 | 228 | 6 | — | — |
| 丸ノ内線 (4号線) | 池袋～荻窪 | 24.2 | 318 | 6 | — | — |
| | 分岐線 中野坂上～方南町 | 3.2 | 18 | 3 | | |
| 日比谷線 (2号線) | 北千住～中目黒 | 20.3 | 336 | 8 | 北千住～南栗橋 中目黒～菊名 | 東武鉄道 東京急行電鉄 |
| 東西線 (5号線) | 中野～西船橋 | 30.8 | 470 | 10 | 中野～三鷹 西船橋～津田沼 西船橋～東葉勝田台 | 東日本旅客鉄道 " 東葉高速鉄道 |
| 千代田線 (9号線) | 綾瀬～代々木上原 | 21.9 | 360 | 10 | 綾瀬～取手 代々木上原～新百合ヶ丘～本厚木 新百合ヶ丘～唐木田 | 東日本旅客鉄道 小田急電鉄 " |
| | 分岐線 綾瀬～北綾瀬 | 2.1 | 9 | 3 | | |
| 有楽町線 (8号線) | 和光市～新木場 | 28.3 | 400 | 10 | 和光市～森林公園 小竹向原～練馬 練馬～飯能 | 東武鉄道 西武鉄道 " |
| 半蔵門 (11号線) | 渋谷～押上 | 16.8 | 250 | 10 | 渋谷～中央林間 押上～南栗橋 | 東京急行電鉄 東武鉄道 |
| 南北線 (7号線) | 目黒～赤羽岩淵 | 21.3 | 126 | 6 | 目黒～武蔵小杉 赤羽岩淵～浦和美園 | 東京急行電鉄 埼玉高速鉄道 |
| 合 計 | 8 路 線 | 183.2 | 2,515 | | — | |

会社の各路線における運輸成績は表2のとおりであり、輸送人員は増加(0.1%)したが、旅客運輸収入は減少(△0.1%)している。

路線別に見ると、半蔵門線及び南北線は、徐々に沿線開発が進み、旅客運輸収入(3.5%～4.4%)、輸送人員(3.9%～6.2%)が増加している。銀座線、丸ノ内線及び日比谷線は、それぞれ旅客運輸収入(△0.3%～△2.1%)、輸送人員(△0.2%～△1.0%)とともに減少している。東西線、千代田線及び有楽町線は、旅客運輸収入(△0.1%～△0.2%)は減少しているが、輸送人員(0.0%～0.4%)は増加している。

(表2) 路線別運輸成績表

(単位：百万円、千人、%)

| 区分 | 旅客運輸収入 | | | | 輸送人員 | | | |
|------|---------|---------|-------|-------|-----------|-----------|---------|------|
| | 平成16年度 | 平成15年度 | 比較増減 | 増減率 | 平成16年度 | 平成15年度 | 比較増減 | 増減率 |
| 銀座線 | 34,213 | 34,665 | △ 451 | △ 1.3 | 366,070 | 368,673 | △ 2,603 | △0.7 |
| 丸の内線 | 42,360 | 43,263 | △ 902 | △ 2.1 | 388,529 | 392,553 | △ 4,024 | △1.0 |
| 日比谷線 | 39,313 | 39,450 | △ 137 | △ 0.3 | 384,809 | 385,558 | △ 749 | △0.2 |
| 東西線 | 48,835 | 48,911 | △ 76 | △ 0.2 | 442,277 | 441,853 | 423 | 0.1 |
| 千代田線 | 35,909 | 35,963 | △ 53 | △ 0.2 | 383,543 | 383,443 | 99 | 0.0 |
| 有楽町線 | 32,550 | 32,582 | △ 31 | △ 0.1 | 277,308 | 276,153 | 1,155 | 0.4 |
| 半蔵門線 | 23,481 | 22,687 | 793 | 3.5 | 265,908 | 255,978 | 9,929 | 3.9 |
| 南北線 | 13,291 | 12,727 | 563 | 4.4 | 131,035 | 123,359 | 7,676 | 6.2 |
| 全線合計 | 269,955 | 270,251 | △ 296 | △ 0.1 | 2,075,797 | 2,074,082 | 1,714 | 0.1 |

(注) 1 旅客運輸収入は、百万円未満切捨てで表示したため、各路線の単純合計と全線合計とは一致しない。

2 輸送人員は、複数路線を連続して乗車する人員があるため、各路線の単純合計と全線合計とは一致しない。

イ 関連事業

関連事業として、会社が所有する土地等を活用し、ビル等賃貸を行うビル事業、駅構内の活用策として、飲食・物販等の店舗経営を行うステーションサービス事業、光ファイバーネットワークの芯線賃貸等のIT事業等を実施している。

ウ 建設事業

(ア) 建設事業の概要

新線建設においては、13号線で平成19年度の開業に向けて7駅の構築工事（主に開削工法）及び駅間の路線工事（シールド工法）が進められ、半蔵門線（11号線）、南北線（7号線）では道路復旧工事などの残工事等が行われている。

営業線においては、旅客へのより良いサービス提供に向けて六本木駅や表参道駅等の改良整備、エレベーター・エスカレーター設置等のバリアフリー施設の整備、軌道等鉄道施設及び車両の更新や最新の自動列車制御装置導入などの安全対策等を行っている。

また、関連事業においては、駅スペースや未利用地の有効活用を図る店舗・ビル事業等の建設改良工事等を行っている。

監査対象としては、平成15年度、平成16年度に施工している契約金額100万円以上の工事等とし、その合計は、件数で2,528件、契約金額で2,124億余円であり、

その内訳は表3のとおりである。

各事業の工事例は、表4のとおりである。

(表3) 監査対象工事等の事業別内訳

(単位：百万円)

| 事業区分 | | 契 約 年 度 | | | | | | 計 | |
|------------------|------|----------|---------|--------|--------|--------|--------|-------|---------|
| | | 平成14年度以前 | | 平成15年度 | | 平成16年度 | | | |
| | | 件数 | 金額 | 件数 | 金額 | 件数 | 金額 | 件数 | 金額 |
| 新 線 建 設 | 13号線 | 24 | 63,952 | 58 | 38,390 | 52 | 1,671 | 134 | 104,013 |
| | 半蔵門線 | 6 | 3,681 | 10 | 87 | 1 | 1 | 17 | 3,769 |
| | 南北線 | 7 | 905 | 4 | 58 | 8 | 77 | 19 | 1,040 |
| | その他 | 6 | 23 | 13 | 45 | 12 | 143 | 31 | 211 |
| | 計 | 43 | 68,561 | 85 | 38,580 | 73 | 1,892 | 201 | 109,033 |
| 営業線施設改良等 | | 228 | 42,672 | 1,097 | 30,814 | 950 | 26,857 | 2,275 | 100,343 |
| 関連事業建設改良 | | 2 | 16 | 24 | 1,663 | 26 | 1,381 | 52 | 3,060 |
| 合 計 | | 273 | 111,249 | 1,206 | 71,057 | 1,049 | 30,130 | 2,528 | 212,436 |

(注) 1 工事等の件数及び金額には、設計等の委託を含む。

2 継続工事は、契約年度を対象年度としている。

(表4) 各事業の工事例

(単位：百万円)

| 事業区分 | 工事件名 | 工事期間 | 契約金額 | 工事内容 |
|--------------|---|-------------------------|-------|---|
| 新線建設 | 13号線渋谷一工区土木工事 | 平成14.3.20 ～17.12.19 | 3,668 | 駅舎の構築（開削） （延長約110m） |
| | 7号線白金高輪駅始端部道路本復旧工事 | 平成15.2.16 ～15.9.15 | 235 | 駅構築（開削）部完成に伴う道路舗装 （施工面積約9,259㎡） |
| 営業線 施設改良等 | 六本木駅改良工事その2 | 平成12.9.25 ～18.3.31 | 2,492 | 駅施設の改良（地下道等） （延長約180m） |
| | 表参道駅（銀座線・千代田線・半蔵門線）改良工事 | 平成16.4.16 ～18.3.15 | 3,024 | 駅舎の改良 （施工面積約16,000㎡） |
| | （日比谷線）新CS-A TC化に伴う北千住～小伝馬町駅間信号設備撤去 その他工事 | 平成15.10.16 ～16.11.26 | 185 | 旧信号機器、併設機器撤去 （インピーダンスボンド、入替信号機） |
| 関連事業 建設改良 | （仮称）清澄白河ホテル 新築管理業務委託契約 | 平成16.1.13 ～17.2.27 | 1,204 | （仮称）清澄白河ホテル新築管理業務 （鉄骨造14階建延面積 4,174㎡） |

(イ) 新線建設事業の財源

地下鉄13号線の建設の財源について、平成13年6月の工事着手から平成15年10月までは、会社の自己資金のほか、国及び都からの補助金を充てていた。

しかし、経済財政諮問会議（平成14年11月）において、道路特定財源の用途拡大のため、同財源を道路交通円滑化や交通渋滞緩和に資する鉄道整備に活用するとの答申が出され、国は、地下鉄13号線の整備に道路特定財源を充当することとした。このため、平成15年11月以降は、トンネルなど「インフラ対象施設」を道路管理者である都の街路事業として整備することとなり、会社が受託して施工している。

なお、13号線建設の事業費負担は、表5のとおりであり、執行状況は表6のとおりとなっている。

(表5) 13号線事業費負担内訳

(単位：百万円)

| | 事業費 | 補助費 | 負担別内訳 | | |
|-----------------------|---------|---------|--------|--------|---------|
| | | | 国 | 都 | 会社 |
| 15年10月まで (地下鉄建設補助) | 41,737 | 20,115 | 9,528 | 10,587 | 21,622 |
| 15年11月以降 (街路整備事業) | 213,753 | 94,254 | 47,127 | 47,127 | 119,499 |
| 事業費 | 255,490 | 114,369 | 56,655 | 57,714 | 141,121 |

(表6) 13号線建設執行状況

(単位：百万円)

| | 全体計画 | 平成15年度 執行額 (10月まで) | 平成15年度 執行額累計 (年度末まで) | 平成16年度 執行額 | 平成16年度末 執行額累計 | 全体計画 進捗率 (%) |
|--------------|----------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 13号線 建設事業 | 255,490 (114,369) | 11,314 (4,716) | 29,335 (20,355) | 24,211 (18,000) | 87,540 (55,094) | 34.3% |

(注) () は、補助金及び受託費で内書である。

(2) 経営成績

ア 損益計算書項目の比較増減分析

平成15年度及び平成16年度の経営成績は、別表1比較損益計算書のとおりである。

平成16年度における経営成績は、営業利益658億余円、経常利益435億余円、税引前当期純利益426億余円であり、法人税等を控除した当期純利益は248億余円である。

鉄道事業における営業収益は、3,107億余円であり、前年度(3,107億余円)とほぼ同額である。また、営業費用は、2,475億余円であり、前年度(2,673億余円)と比較して197億余円(7.4%)減少している。これは、運送費が169億余円、減価償却費が34億余円、それぞれ減少したことによるものである。

この結果、鉄道事業営業利益は、631億余円となり、前年度(434億余円)と比較して197億余円(45.4%)増加している。

関連事業における営業収益は、143億余円であり、前年度(128億余円)と比較して15億余円(11.8%)増加している。また、営業費用は、116億余円であり、前年度(107億余円)と比較して8億余円(7.9%)増加している。これは主に、新宿駅、北千住駅等におけるコンビニエンスストアなどの店舗の開業に費用を要したことによるものである。

この結果、関連事業営業利益は27億余円となり、前年度(20億余円)と比較して6億

余円（31.9%）増加している。

以上のことから、鉄道事業と関連事業を合わせた営業損益は、658億余円の営業利益となり、前年度（454億余円）に比べ203億余円（44.8%）増加している。

営業外収益は、23億余円であり、前年度（28億余円）に比べ5億余円（18.9%）減少している。これは主に、受取受託工事事務費が減少したことによるものである。また、営業外費用は、246億余円であり、前年度（269億余円）に比べ23億余円（8.7%）減少している。これは主に、金利の低下により、支払利息が減少したことによるものである。

この結果、経常利益は、435億余円となり、前年度（213億余円）に比べ221億余円（103.9%）増加している。

特別利益は、48億余円であり、前年度（86億余円）に比べ37億余円（43.3%）減少している。これは主に、半蔵門線の建設が完了したことにより、補助金が減少したことによるものである。

特別損失は、57億余円であり、前年度（145億余円）に比べ87億余円（60.2%）減少している。これは主に、東葉高速鉄道株式会社に対する出資金に係る投資損失引当金繰入額が減少したことによるものである。

この結果、税引前当期純利益は、426億余円となり、法人税等を控除した当期純利益は248億余円となっている。

イ 経営比率等による経営成績の分析

会社の収益性・効率性を示す経営比率は、表7のとおりである。

- ① 経営資本事業利益率、営業収益営業利益率及び総費用対総収益比率は、営業利益が増加したことにより、前年度と比較して改善している。
- ② インタレスト・カバレッジは、営業利益が増加し、支払利息が減少していることから改善している。

（表7）経営比率

| 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 | 算 式 |
|------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------------------------------|
| 経営資本事業利益率 (%) | 3.6 | 3.6 | 3.1 | 3.9 | 5.9 | $\frac{\text{事業利益}}{\text{経営資本}}$ |
| 営業収益営業利益率 (%) | 12.7 | 12.4 | 11.8 | 14.1 | 20.3 | $\frac{\text{営業利益}}{\text{営業収益}}$ |
| 経営資本回転率 (回) | 0.28 | 0.29 | 0.27 | 0.28 | 0.29 | $\frac{\text{営業収益}}{\text{経営資本}}$ |
| 総費用対総収益比率 (%) | 97.5 | 96.6 | 99.2 | 95.4 | 87.2 | $\frac{\text{総費用}}{\text{総収益}}$ |
| インタレスト・カバレッジ (倍) | 1.21 | 1.28 | 1.27 | 1.74 | 2.79 | ※ |

※ $\frac{\text{営業利益} + \text{受取利息} \cdot \text{受取配当金}}{\text{支払利息}}$

(3) 財政状態

ア 貸借対照表項目の比較増減分析

平成15年度末及び平成16年度末における財政状態は、別表2比較貸借対照表のとおりである。平成16年度末における財政状態は、資産合計1兆2,529億余円、負債合計1兆1,077億余円及び資本合計1,451億余円となっている。

資産合計は、前年度(1兆3,051億余円)に比べ486億余円(3.7%)減少している。これは主に、流動資産が159億余円(31.8%)、固定資産が327億余円(2.6%)それぞれ減少したことによるものである。

流動資産の減少は、主に、未収金が21億余円増加したものの、現金預金が36億余円、13号線受託工事に係る受託工事支出金が123億余円、それぞれ減少したことによるものである。

現金預金の減少は、表8キャッシュフロー計算書のとおり、運輸収入等の営業活動により903億余円の資金を獲得したものの、固定資産の取得等の投資活動に388億余円、長期借入金返済、社債償還等の財務活動に552億余円、それぞれ資金を使用したことによるものである。

(表8) 平成16年度キャッシュフロー計算書

| (単位：百万円) | |
|----------------|----------|
| 営業活動キャッシュフロー | 90,397 |
| 営業収入 | 328,041 |
| その他収入 | 46,923 |
| 営業支出 | △199,693 |
| その他支出 | △84,873 |
| 投資活動キャッシュフロー | △38,835 |
| 固定資産取得 | △41,614 |
| 補助金 | 2,787 |
| その他 | △8 |
| 財務活動キャッシュフロー | △55,207 |
| 長期借入金及び社債発行 | 27,886 |
| 長期借入金返済 | △53,537 |
| 社債償還 | △29,557 |
| 現金及び現金同等物の増加額 | △3,654 |
| 現金及び現金同等物の期首残高 | 8,044 |
| 現金及び現金同等物の期末残高 | 4,399 |

固定資産の減少は、主に、13号線の建設工事等に伴い建設仮勘定が66億余円増加したものの、減価償却に伴い鉄道事業固定資産が385億余円減少したことによるものである。

負債合計は、前年度(1兆1,812億余円)に比べ734億余円(6.2%)減少している。これは、流動負債が383億余円(19.0%)、固定負債が351億余円(3.6%)それぞれ減少したことによるものである。

流動負債の減少は、主に、1年以内償還社債が232億余円、13号線受託工事の前受金が126億余円、それぞれ減少したことによるものである。

固定負債の減少は、主に、13号線の建設資金を調達するため、社債が136億余円増加したものの、長期借入金が392億余円、退職給付引当金が91億余円、それぞれ減少したことによるものである。

資本合計は、前年度（1,203億余円）に比べ248億余円（20.6%）増加している。これは、当期末処分利益が生じたことから、利益剰余金が増加したことによるものである。

イ 財務比率等による財政状態の分析

負債及び支払利息の状況は、表9のとおりであり、平成16年度末における社債残高は4,442億余円、長期借入金残高は4,148億余円となっており、それぞれ鉄道事業資産の建設資金として使用している。

負債残高及び支払利息の推移は、表10のとおりであり、支払利息は、金利の低下により減少している。

会社の安全性を示す財務比率は、表11のとおりである。

- ① 流動比率は、13号線受託工事に係る受託工事支出金（流動資産）が123億余円減少したことなどにより、低下している。
- ② 自己資本比率は、依然として低い傾向にあるが、これは鉄道事業資産の設備投資を借入金で行ったことによるものであり、借入金の返済と当期純利益の計上により、平成12年度以降、毎年度改善している。
- ③ 固定長期適合比率は、依然100%を超えている。これは、資本金に比べ、固定資産の規模が大きいことなどによるものであり、固定資産の減価償却及び剰余金の増加により、この比率は今後、徐々に改善される見込みである。

（表9）負債及び支払利息の状況

（単位：百万円）

| 区分 | 平成16年度末 残高(A) | 平成16年度 | | 平成15年度末 残高(B) | 増(△)減 (A)-(B) |
|----------|------------------|--------------|--------|------------------|------------------|
| | | 増加 | 減少 | | |
| 負債 | 社債 | 444,242 | 20,000 | 29,557 | △9,557 |
| | 長期借入金 | 414,895 | 8,000 | 53,537 | △45,537 |
| 区分 | 平成16年度支払額(C) | 平成15年度支払額(D) | | 増(△)減(C)-(D) | |
| 支払 利息 | 社債支払利息 | 10,808 | | 12,031 | △1,223 |
| | 長期借入金支払利息 | 12,787 | | 14,153 | △1,366 |

（注）社債及び長期借入金は、1年以内に支払期日が到来するものを含む。

(表 1 0) 負債残高及び支払利息の推移

(単位：百万円)

| 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 |
|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| 社債残高 | 387,618 | 418,809 | 449,799 | 453,799 | 444,242 |
| 支払利息 | 13,786 | 13,575 | 13,691 | 12,031 | 10,808 |
| 長期借入金残高 (無利子借入金) | 574,735 (188,325) | 536,012 (172,887) | 504,570 (154,904) | 460,432 (134,217) | 414,895 (112,033) |
| 支払利息 | 18,852 | 17,198 | 15,587 | 14,153 | 12,787 |

(注) 1 社債、長期借入金及び無利子借入金は、1年以内に支払期日が到来するものを含む。

2 () は、鉄道・運輸機構及び都の無利子借入金であり、内書である。

(表 1 1) 財務比率

(単位：%)

| 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 | 算 式 |
|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-----------------------------------|
| 流動比率 | 19.7 | 20.4 | 19.6 | 24.9 | 21.0 | $\frac{\text{流動資産}}{\text{流動負債}}$ |
| 自己資本 比 率 | 8.3 | 8.5 | 8.7 | 9.2 | 11.6 | $\frac{\text{自己資本}}{\text{総資本}}$ |
| 固定長期 適合比率 | 112.6 | 112.8 | 114.2 | 113.8 | 111.8 | $\frac{\text{固定資産}}{\text{長期資本}}$ |

(4) 子会社の状況

ア 事業の概要

会社は、子会社9社に対して出資しており、その事業の概要は表12のとおりである。

(表 1 2) 子会社の事業概要

| 会社名 | 資本金 | 出資割合 | 設立年月日 | 主な事業内容 |
|--------------------|------------|----------|--------------|--|
| (株) 地下鉄 ビルディング | 百万円 106 | % 100 | 昭和 38. 2. 11 | グループ所有のオフィスビルの運営 ・管理 ショッピングセンターの経営等 |
| (株) メトロ セルビス | 10 | (100) | 昭和21. 12. 4 | 駅構内・車両・建物の清掃業務 駅でのお客様の誘導などの各種人材 サービス |
| (株) メトロ コマース | 12 | (100) | 昭和32. 12. 7 | 駅構内の売店などの物販業務 広告業務、旅行業務等 |
| メトロ開発 (株) | 30 | (100) | 昭和 43. 3. 18 | 高架下店舗等の運営管理 建設事業の調査、設計、施工監理等 |
| (株) メトロ フードサービス | 20 | (100) | 昭和43. 9. 3 | 喫茶店・そば屋などの営業 会社の福利厚生サービスの運営 |
| (株) 地下鉄 メンテナンス | 10 | (100) | 昭和56. 4. 1 | 鉄道施設の電気関係・工務関係の保守 業務 |
| メトロ車両 (株) | 20 | (100) | 昭和59. 4. 3 | 車両関係保守業務 |
| (株) メトロ スポーツ | 20 | 100 | 平成 7. 3. 16 | スポーツ施設の 運営業務 |
| (株) メトロ フルール | 10 | 100 | 平成 16. 10. 1 | 建物の清掃業務等 (特例子会社) |

(注) () は、間接出資を含めた出資割合である。

イ 経営状況

子会社の経営成績、財政状態等は表 1 3 のとおりである。

各子会社の収益の大部分が会社との取引又は会社の資産に起因するものであり、9 社合計の利益剰余金は 1 5 7 億余円となるなど、子会社の経営状況は良好なものとなっている。

(表13) 子会社の経営成績、財政状態、役員数

(単位：百万円)

| | 地下鉄 ビルディング | メトロ セルビス | メトロ コマース | メトロ開発 | メトロフード サービス | 地下鉄 メンテナンス | メトロ車両 | メトロ スポーツ | メトロ フルール | 合計 |
|--------------|---------------|-------------|-------------|-------|----------------|---------------|-------|-------------|-------------|--------|
| 営業収益 | 6,302 | 4,902 | 29,812 | 5,568 | 2,683 | 8,510 | 3,551 | 241 | 11 | 61,584 |
| 営業費用 | 5,825 | 4,734 | 28,848 | 5,402 | 2,506 | 8,169 | 3,408 | 172 | 16 | 59,083 |
| 営業利益 | 477 | 167 | 963 | 165 | 177 | 341 | 143 | 68 | △ 4 | 2,500 |
| 税引前 当期純利益 | 421 | 246 | 949 | 450 | 170 | 369 | 178 | 69 | △ 4 | 2,851 |
| 資産合計 | 8,378 | 2,948 | 8,890 | 8,870 | 979 | 3,799 | 1,610 | 306 | 27 | 35,811 |
| 負債合計 | 3,935 | 911 | 6,840 | 4,606 | 440 | 2,194 | 766 | 42 | 10 | 19,748 |
| 資本合計 | 4,443 | 2,037 | 2,050 | 4,264 | 538 | 1,604 | 844 | 264 | 17 | 16,063 |
| (資本金) | 106 | 10 | 12 | 30 | 20 | 10 | 20 | 20 | 10 | 238 |
| (利益剰余金) | 4,308 | 2,027 | 2,038 | 4,233 | 518 | 1,594 | 824 | 244 | △ 2 | 15,787 |
| 常勤役員数 | 5人 | 3人 | 6人 | 6人 | 3人 | 4人 | 3人 | 1人 | 0 | 31人 |

(5) 経営環境に関する評価及び財務事務に関する内部統制

ア 経営環境に関する評価

事業の経営環境について、経営者にヒアリングを行うとともに、営業活動、財務活動等の観点から確認を行った結果、事業の経営環境及び事業運営において、次のとおり、留意すべき点が見受けられた。

(ア) 事業の経営環境

会社の営業基盤は、東京都区部である。この営業基盤の特性を最大限活用することにより、高い営業収益力を確保している。

しかしながら、逆に、この特性ゆえに経済情勢の大きな変化による変動要因の影響も、強く現われる面がある。少子高齢化の進展に伴う旅客の減少、他の鉄道事業者との競合(つくばエクスプレスの開業等)などの要因は、今後、業績に影響を及ぼす可能性がある。

(イ) 事業運営

a 東葉高速鉄道株式会社及び埼玉高速鉄道株式会社への支援

営団は、東葉高速鉄道及び埼玉高速鉄道の整備が「首都圏の鉄道ネットワーク整備」という営団の設立趣旨に合致していたことから、両社への出資を行っており、会社はその出資を継承している。

① 東葉高速鉄道株式会社が債務超過に陥ったため、会社は、関係自治体等と協調し支援を行っている。

会社の当初出資額は12億円であるが、第一次支援(平成8年12月25日確認書締結)として、平成9年度から平成18年度まで毎年3億3,000万円の追加出資を行うこととした。さらに、第二次支援(平成11年3月10日確認書締結)として

平成19年度から平成28年度まで合計33億円の追加出資を行うこととしている。

会社では、平成16年度末までの出資金38億4,000万円を減損処理するとともに、平成17年度から平成28年度までの追加出資相当額39億6,000万円を投資損失引当金に計上している。

会社は追加出資相当額を含め既に全額費用化しているものの、東葉高速鉄道株式会社の今後の経営状況によっては、会社の経営に影響を及ぼす可能性がある。

- ② 埼玉高速鉄道株式会社は、開業（平成13年3月）以来毎年度欠損金を計上している。会社は出資分186億余円について、埼玉高速鉄道株式会社の累積欠損金に対応する

一定額を投資損失引当金に計上しており、平成16年度末現在の引当額は92億余円となっている。

関係自治体は、平成15年度に埼玉高速鉄道株式会社に対する追加出資の支援策を講じている。しかし、毎年度の欠損金額が追加出資を上回り、埼玉高速鉄道株式会社の純資産が減少すると見込まれることから、会社は今後も投資損失引当金を計上することとなり、会社の経営に影響を及ぼす可能性がある。

b 事故、災害に対するリスク管理

会社は、平成12年3月の日比谷線脱線事故を契機に、緊急対策として、半径200m以下の曲線に脱線防止ガードを設置し、その後も、より厳しい安全基準を設定して工事を実施している。このほか、すでに全路線に高周波連続誘導式自動列車制御装置（ATC）を設置するなど、安全性の向上に努めている。

また、震災や水害などに対する防災対策として、ハード面では、耐震補強、火災対策、浸水対策などの各種工事を実施し、ソフト面では、利用者の避難誘導、被害の拡大防止等について、社員に訓練及び研修を実施し、徹底を図っている。

事故や災害に対する備えは、鉄道事業者の責務である。阪神・淡路大震災、韓国地下鉄火災などの事例も踏まえ、安全確保に万全の体制を築くとともに、不断の見直しを行い、より一層のリスク管理の徹底を図ることが、重要な課題である。

イ 財務事務に関する内部統制

財務に関する内部統制の整備及び運用状況を検証したところ、経理事務の処理に係る基本的な規定としての経理規程は適切に整備されており、経理事務は、以下に述べる改善すべき事例を除き、経理規程に定められている会計方針に基づき処理されている。

(ア) 職務の分掌

a 職務分掌

経理に関する課の分掌事務は「業務組織規程」において、職員個々の事務分掌は「職務権限規程」において、それぞれ定めている。

b 事務担当者の担当範囲の変更

契約、積算、発注などの事務担当者は、原則として3年以内で担当を変更するとしているが、職層別、職種別などの区分ごとの異動基準を明文化していない。

会社は、子会社の取引、建設事業者等との契約も多いことから、事故防止のため、異動基準を定め、適用すべきである。

(イ) 帳簿組織

会計書類については、経理規程、鉄道事業会計規則（昭和62年運輸省令第7号）に基づき、また、伝票、証拠書類等については、会社の職務権限規程、経理規程、契約管理規程等に基づき作成されている。これら帳票類等の回付経路は、合議、決裁等の取扱を定めた文書管理規則に基づいたものとなっている。

(ウ) 現金及び預金の取扱

a 少額支払資金

会社の金銭出納規則第27条によれば、現金については、現金出納帳を備えることとしている。部所で管理している現金には小口現金資金及び立替払い金があり、そのうち小口現金資金については現金出納帳を備えているものの、慶弔費、茶菓、旅費などの立替払い金については現金出納簿を備えておらず、現金の管理が十分に行われているとはいえない。立替払い金においても現金出納帳に記帳し、適切に管理すべきである。

b 現金及び預金の残高照合

金銭出納規則第28条によれば、現金は、金種別表合計額と現金出納帳の残高を毎日照合し、当座預金以外の預金は、預金残高証明書と預金台帳の当該口座残高を毎月1回以上照合するとしている。しかし、当座預金以外の預金残高証明書と預金台帳の当該口座残高との照合は、年に2回しか行っていない。

(エ) 有価証券の取得・処分

職務権限規程により、取得、処分の立案者は財務課長、決裁権者は社長となっている。

有価証券は、上場株式は保護預かりとし、子会社株式及び短期有価証券は、封かんして金庫に保管し、現物確認は、年1回行っている。

(オ) 未収金

未収金については、期日ごとに振込明細書リストを作成し、管理しているが、振込明細書リストは、財務部のコンピュータ画面でしか見られず、所管部では起票した伝票についての確認のみ可能となっている。しかし、所管部では確認を行っておらず、収入が遅延した場合、収入期限後1か月から2か月後に財務部からの連絡を受けた後、未納者に督促を行っている。

未収金の滞留を防ぐため、所管部においても適宜画面照会で確認し、速やかに未収金の回収を行うようにすべきである。

(別表1) 比較損益計算書

(単位：円、%)

| 科 目 | 平成16年度 | 平成15年度 | 増 (△) 減 | |
|--------------------|-----------------|-----------------|------------------|---------------------|
| | 金 額 (A) | 金 額 (B) | 金 額 (A - B) | 率 (A-B) 率 (B) |
| 営業損益の部 | | | | |
| 鉄道事業営業収益 | 310,720,685,822 | 310,754,126,192 | △ 33,440,370 | △ 0.0 |
| 旅客運輸収入 | 269,955,469,903 | 270,251,570,743 | △ 296,100,840 | △ 0.1 |
| 鉄道線路使用料収入 | 2,867,342,323 | 3,092,426,393 | △ 225,084,070 | △ 7.3 |
| 運輸雑収 | 37,897,873,596 | 37,410,129,056 | 487,744,540 | 1.3 |
| 鉄道事業営業費 | 247,593,974,821 | 267,349,320,914 | △ 19,755,346,093 | △ 7.4 |
| 運送費 | 163,228,681,918 | 180,164,416,789 | △ 16,935,734,871 | △ 9.4 |
| 案内宣伝費 | 435,409,987 | 107,272,359 | 328,137,628 | 305.9 |
| 厚生福利施設費 | 2,148,230,538 | 2,395,537,800 | △ 247,307,262 | △ 10.3 |
| 一般管理費 | 9,144,281,701 | 9,684,589,735 | △ 540,308,034 | △ 5.6 |
| 諸税 | 7,734,102,849 | 6,620,457,727 | 1,113,645,122 | 16.8 |
| 減価償却費 | 64,903,267,828 | 68,377,046,504 | △ 3,473,778,676 | △ 5.1 |
| 1 鉄道事業営業利益 | 63,126,711,001 | 43,404,805,278 | 19,721,905,723 | 45.4 |
| 関連事業営業収益 | 14,381,934,976 | 12,867,289,972 | 1,514,645,004 | 11.8 |
| 関連事業営業費 | 11,649,118,838 | 10,795,768,277 | 853,350,561 | 7.9 |
| 2 関連事業営業利益 | 2,732,816,138 | 2,071,521,695 | 661,294,443 | 31.9 |
| 3 全事業営業利益 (1+2) | 65,859,527,139 | 45,476,326,973 | 20,383,200,166 | 44.8 |
| 営業外損益の部 | | | | |
| 4 営業外収益 | 2,317,523,699 | 2,858,963,434 | △ 541,439,735 | △ 18.9 |
| 受取利息及び配当金 | 35,367,434 | 35,938,202 | △ 570,768 | △ 1.6 |
| 土地物件貸付料 | 886,469,504 | 898,305,004 | △ 11,835,500 | △ 1.3 |
| 受取受託工事事務費 | 645,078,049 | 845,075,624 | △ 199,997,575 | △ 23.7 |
| その他の収入 | 750,608,712 | 1,079,644,604 | △ 329,035,892 | △ 30.5 |
| 5 営業外費用 | 24,639,728,158 | 26,979,667,021 | △ 2,339,938,863 | △ 8.7 |
| 支払利息 | 23,600,541,825 | 26,189,177,757 | △ 2,588,635,932 | △ 9.9 |
| その他の費用 | 1,039,186,333 | 790,489,264 | 248,697,069 | 31.5 |
| 6 経常利益 (3+4-5) | 43,537,322,680 | 21,355,623,386 | 22,181,699,294 | 103.9 |
| 7 特別利益 | 4,893,159,699 | 8,634,086,996 | △ 3,740,927,297 | △ 43.3 |
| 固定資産売却益 | 268,499,513 | 236,712,201 | 31,787,312 | 13.4 |
| 補助金 | 2,857,086,817 | 7,562,078,329 | △ 4,704,991,512 | △ 62.2 |
| 鉄道施設受贈財産評価額 | 1,526,294,830 | 538,095,020 | 988,199,810 | 183.6 |
| 投資有価証券売却益 | 52,200,000 | 0 | 52,200,000 | - |
| その他の特別利益 | 189,078,539 | 297,201,446 | △ 108,122,907 | △ 36.4 |
| 8 特別損失 | 5,799,975,335 | 14,584,373,869 | △ 8,784,398,534 | △ 60.2 |
| 固定資産圧縮損 | 4,491,692,249 | 8,270,224,192 | △ 3,778,531,943 | △ 45.7 |
| 投資有価証券評価損 | 61,300,000 | 330,000,000 | △ 268,700,000 | △ 81.4 |
| 投資損失引当金繰入額 | 1,178,000,000 | 5,951,000,000 | △ 4,773,000,000 | △ 80.2 |
| その他の特別損失 | 68,983,086 | 33,149,677 | 35,833,409 | 108.1 |
| 9 税引前当期純利益 (6+7-8) | 42,630,507,044 | 15,405,336,513 | 27,225,170,531 | 176.7 |
| 10 法人税、住民税及び事業税 | 17,670,000,000 | 18,960,000,000 | △ 1,290,000,000 | △ 6.8 |
| 11 法人税等調整額 | 112,112,366 | △ 9,900,610,385 | 10,012,722,751 | △ 101.1 |
| 12 当期純利益 | 24,848,394,678 | 6,345,946,898 | 18,502,447,780 | 291.6 |
| 13 当期未処分利益 | 24,848,394,678 | 6,345,946,898 | 18,502,447,780 | 291.6 |

(別表2) 比較貸借対照表

(資産の部)

(単位: 円、%)

| 科 目 | 平成16年度 | | 平成15年度 | | 増 (△) 減 | |
|-----------|-------------------|-------|-------------------|-------|------------------|-------------------------|
| | 金 額 (A) | 構成比 | 金 額 (B) | 構成比 | 金 額 (A-B) | 率 (A-B) —— (B) |
| 流 動 資 産 | 34,224,312,410 | 2.7 | 50,158,307,959 | 3.9 | △ 15,933,995,549 | △ 31.8 |
| 現金・預金 | 4,399,324,852 | 0.4 | 8,044,620,678 | 0.6 | △ 3,645,295,826 | △ 45.3 |
| 未収運賃 | 6,510,304,043 | 0.5 | 7,248,237,420 | 0.6 | △ 737,933,377 | △ 10.2 |
| 未収金 | 7,163,885,321 | 0.6 | 5,003,670,937 | 0.4 | 2,160,214,384 | 43.2 |
| 未収収益 | 624,458,504 | 0.0 | 532,397,343 | 0.0 | 92,061,161 | 17.3 |
| 短期貸付金 | 35,112,385 | 0.0 | 37,857,267 | 0.0 | △ 2,744,882 | △ 7.3 |
| 貯蔵品 | 2,573,265,700 | 0.2 | 3,246,259,838 | 0.2 | △ 672,994,138 | △ 20.7 |
| 商品 | 9,096,294 | 0.0 | 10,305,697 | 0.0 | △ 1,209,403 | △ 11.7 |
| 前払金 | 121,707,663 | 0.0 | 656,960,415 | 0.1 | △ 535,252,752 | △ 81.5 |
| 前払費用 | 39,395,476 | 0.0 | 49,611,564 | 0.0 | △ 10,216,088 | △ 20.6 |
| 繰延税金資産 | 8,021,264,170 | 0.6 | 8,251,792,257 | 0.6 | △ 230,528,087 | △ 2.8 |
| 受託工事支出金 | 4,743,182,633 | 0.4 | 17,066,060,160 | 1.3 | △ 12,322,877,527 | △ 72.2 |
| その他の流動資産 | 11,982,890 | 0.0 | 36,178,709 | 0.0 | △ 24,195,819 | △ 66.9 |
| 貸倒引当金 | △ 28,667,521 | △ 0.0 | △ 25,644,326 | △ 0.0 | △ 3,023,195 | 11.8 |
| 固 定 資 産 | 1,218,669,610,506 | 97.3 | 1,251,404,572,159 | 96.1 | △ 32,734,961,653 | △ 2.6 |
| 鉄道事業固定資産 | 1,035,552,272,919 | 82.7 | 1,074,072,102,204 | 82.5 | △ 38,519,829,285 | △ 3.6 |
| 関連事業固定資産 | 31,949,492,260 | 2.6 | 30,917,156,272 | 2.4 | 1,032,335,988 | 3.3 |
| 各事業関連固定資産 | 19,383,691,321 | 1.5 | 20,083,496,747 | 1.5 | △ 699,805,426 | △ 3.5 |
| 建設仮勘定 | 75,749,343,633 | 6.0 | 69,113,964,331 | 5.3 | 6,635,379,302 | 9.6 |
| 投資その他の資産 | 56,034,810,373 | 4.5 | 57,217,852,605 | 4.4 | △ 1,183,042,232 | △ 2.1 |
| 子会社株式 | 2,832,133,992 | 0.2 | 2,812,133,992 | 0.2 | 20,000,000 | 0.7 |
| 投資有価証券 | 19,020,984,931 | 1.5 | 19,110,899,259 | 1.5 | △ 89,914,328 | △ 0.5 |
| 長期貸付金 | 421,243,390 | 0.0 | 475,990,387 | 0.0 | △ 54,746,997 | △ 11.5 |
| 長期繰延税金資産 | 42,713,893,163 | 3.4 | 42,577,522,909 | 3.3 | 136,370,254 | 0.3 |
| その他の投資等 | 262,397,384 | 0.0 | 279,258,039 | 0.0 | △ 16,860,655 | △ 6.0 |
| 投資損失引当金 | △ 9,215,000,000 | △ 0.7 | △ 8,037,000,000 | △ 0.6 | △ 1,178,000,000 | 14.7 |
| 貸倒引当金 | △ 842,487 | △ 0.0 | △ 951,981 | △ 0.0 | 109,494 | △ 11.5 |
| 繰延資産 | 17,713,125 | 0.0 | 22,235,625 | 0.0 | △ 4,522,500 | △ 20.3 |
| 社債発行差金 | 17,713,125 | 0.0 | 22,235,625 | 0.0 | △ 4,522,500 | △ 20.3 |
| 資 産 合 計 | 1,252,911,636,041 | 100 | 1,301,585,115,743 | 100 | △ 48,673,479,702 | △ 3.7 |

(注) 固定資産の減価償却累計額は、平成16年度1,200,918,547,807円、平成15年度1,148,800,870,309円である。

(負債及び資本の部)

(単位：円、%)

| 科 目 | 平成16年度 | | 平成15年度 | | 増 (△) 減 | |
|-------------|-------------------|-------|-------------------|-------|------------------|------------------|
| | 金 額 (A) | 構成比 | 金 額 (B) | 構成比 | 金 額 (A-B) | 率 (A-B) 率 (B) |
| 1 流動負債 | 163,180,208,233 | 13.0 | 201,485,755,292 | 15.5 | △ 38,305,547,059 | △ 19.0 |
| 短期借入金 | 47,214,087,385 | 3.8 | 53,503,974,267 | 4.1 | △ 6,289,886,882 | △ 11.8 |
| 1年以内償還社債 | 6,331,000,000 | 0.5 | 29,557,000,000 | 2.3 | △ 23,226,000,000 | △ 78.6 |
| 未払金 | 30,271,304,536 | 2.4 | 34,400,238,426 | 2.6 | △ 4,128,933,890 | △ 12.0 |
| 未払費用 | 5,975,820,145 | 0.5 | 5,995,826,105 | 0.5 | △ 20,005,960 | △ 0.3 |
| 未払消費税等 | 10,984,436,845 | 0.9 | 4,219,840,183 | 0.3 | 6,764,596,662 | 160.3 |
| 未払法人税等 | 9,944,008,644 | 0.8 | 10,642,463,835 | 0.8 | △ 698,455,191 | △ 6.6 |
| 預り連絡運賃 | 3,605,064,070 | 0.3 | 4,153,061,618 | 0.3 | △ 547,997,548 | △ 13.2 |
| 預り金 | 18,768,777,717 | 1.5 | 16,756,665,915 | 1.3 | 2,012,111,802 | 12.0 |
| 前受運賃 | 11,971,645,070 | 1.0 | 11,911,406,840 | 0.9 | 60,238,230 | 0.5 |
| 前受金 | 7,459,621,684 | 0.6 | 20,063,426,727 | 1.5 | △ 12,603,805,043 | △ 62.8 |
| 前受収益 | 1,567,034,625 | 0.1 | 948,811,496 | 0.1 | 618,223,129 | 65.2 |
| 賞与引当金 | 9,037,170,877 | 0.7 | 9,102,238,963 | 0.7 | △ 65,068,086 | △ 0.7 |
| その他の流動負債 | 50,236,635 | 0.0 | 230,800,917 | 0.0 | △ 180,564,282 | △ 78.2 |
| 2 固定負債 | 944,577,215,390 | 75.4 | 979,767,382,916 | 75.3 | △ 35,190,167,526 | △ 3.6 |
| 社債 | 437,911,000,000 | 35.0 | 424,242,000,000 | 32.6 | 13,669,000,000 | 3.2 |
| 長期借入金 | 367,681,330,890 | 29.3 | 406,928,705,387 | 31.3 | △ 39,247,374,497 | △ 9.6 |
| 退職給付引当金 | 105,250,589,491 | 8.4 | 114,440,862,987 | 8.8 | △ 9,190,273,496 | △ 8.0 |
| 役員退職慰労引当金 | 34,948,200 | 0.0 | 0 | 0.0 | 34,948,200 | - |
| 投資損失引当金 | 3,960,000,000 | 0.3 | 4,290,000,000 | 0.3 | △ 330,000,000 | △ 7.7 |
| 補助金未決算勘定 | 21,836,299,990 | 1.7 | 21,906,110,854 | 1.7 | △ 69,810,864 | △ 0.3 |
| その他の固定負債 | 7,903,046,819 | 0.6 | 7,959,703,688 | 0.6 | △ 56,656,869 | △ 0.7 |
| 負債合計 | 1,107,757,423,623 | 88.4 | 1,181,253,138,208 | 90.8 | △ 73,495,714,585 | △ 6.2 |
| 3 資本金 | 58,100,000,000 | 4.6 | 58,100,000,000 | 4.5 | 0 | 0.0 |
| 4 資本剰余金 | 62,167,000,000 | 5.0 | 0 | 0.0 | 62,167,000,000 | - |
| 資本準備金 | 62,167,000,000 | 5.0 | 0 | 0.0 | 62,167,000,000 | - |
| 5 利益剰余金 | 24,848,394,678 | 2.0 | 62,167,000,000 | 4.8 | △ 37,318,605,322 | △ 60.0 |
| 利益準備金 | 0 | 0.0 | 14,525,000,000 | 1.1 | △ 14,525,000,000 | △ 100.0 |
| 特定鉄道工事償却準備金 | 0 | 0.0 | 144,635,626 | 0.0 | △ 144,635,626 | △ 100.0 |
| 特別償却準備金 | 0 | 0.0 | 975,883,251 | 0.1 | △ 975,883,251 | △ 100.0 |
| 特別積立金 | 0 | 0.0 | 40,175,534,225 | 3.1 | △ 40,175,534,225 | △ 100.0 |
| 当期末処分利益 | 24,848,394,678 | 2.0 | 6,345,946,898 | 0.5 | 18,502,447,780 | 291.6 |
| 6 株式等評価差額金 | 38,817,740 | 0.0 | 64,977,535 | 0.0 | △ 26,159,795 | △ 40.3 |
| 資本合計 | 145,154,212,418 | 11.6 | 120,331,977,535 | 9.2 | 24,822,234,883 | 20.6 |
| 負債及び資本合計 | 1,252,911,636,041 | 100.0 | 1,301,585,115,743 | 100.0 | △ 48,673,479,702 | △ 3.7 |