

令和 7 年度

東京都高速電車事業会計決算審査意見書

東京都監査委員



地方公営企業法（昭和２７年法律第２９２号）第３０条第２項の規定により、令和７年度東京都高速電車事業会計決算について審査した結果、別紙のとおり、意見を付する。

令和８年８月３１日

|         |   |   |      |
|---------|---|---|------|
| 東京都監査委員 | 保 | 坂 | まさひろ |
| 同       | 中 | 村 | ひろし  |
| 同       | 茂 | 垣 | 之雄   |
| 同       | 後 | 藤 | 靖子   |
| 同       | 小 | 粥 | 純子   |

[凡例]

計数については、原則として、表示単位未満を切り捨て、端数調整をしていないため、合計等と一致しない場合がある。

表中の符号の用法は次のとおりである。

- ・表章単位に満たないものは、「0」
- ・皆無又は該当数値なし、率の著増は、「－」

# 令和7年度東京都高速電車事業会計決算審査意見書

## 第1 審査の概要

- 1 審査の対象 令和7年度東京都高速電車事業会計（交通局所管）
- 2 審査の期間 令和8年6月3日から同年8月31日まで
- 3 審査の方法

決算審査については、知事から提出された決算その他関係書類が、法令に適合しかつ正確であることを検証するため、総勘定元帳その他の帳簿及び証拠書類との照合等を行うとともに、公営企業の管理者から決算についての説明を聴取するなどの方法により、東京都監査委員監査基準（令和2年東京都監査委員告示第2号）に準拠して実施した。

あわせて、事業運営については、経済性の発揮及び公共性の確保の観点からも審査を実施した。

## 第2 審査の結果

### 1 決算について

審査に付された高速電車事業会計の決算その他関係書類は、前記の方法により審査した限りにおいて、重要な点で法令に適合しかつ正確であると認められる。

なお、会計処理については、別項指摘事項のとおり、是正・改善を要する事項が認められた。

### 2 事業運営について

高速電車事業は、都営地下鉄浅草線、三田線、新宿線及び大江戸線の営業を行う事業であり、東京の都市活動や都民生活に欠かせない公共交通機関として重要な役割を担っている。

令和7年度における事業規模は、4路線合わせた営業キロは計109.0kmとなっている。昭和35年に開業した浅草線は、西馬込から押上間（20駅）で営業しており、営業キロは18.3kmである。昭和43年開業の三田線は、目黒から西高島平間（27駅）で営業しており、営業キロは26.5kmである。昭和53年開業の新宿線は、新宿から本八幡間（21駅）で営業しており、営業キロは23.5kmである。平成3年に開業した大江戸線は、都庁前から光が丘間（38駅）で営業しており、営業キロは40.7kmである。

局は、令和7年度から令和9年度までを計画期間とする「東京都交通局経営計画2025（令和7年3月。以下「経営計画2025」という。）」を策定し、①誰もが円滑に移動できる公共交通、②移動を軸にした多彩な価値の提供、③安全・安心な交通機関、④脱炭素でエコな移動手段、⑤持続可能な事業運営の5つの柱に基づく取組を掲げている。これらの取組の推進に当たって、局は、お客様目線に立った輸送サービスの提供はもとより、まちの活性化や環境負荷の低減など、都の政策と連携して様々な価値を提供していくことが、首都東京の公営交通事業者として果たすべき役割であると捉え、将来にわたり都営交通としての役割を果たしていけるよう、目指す姿の

実現に取り組むとしている。

そうした中で、令和7年度の経営の概況については、乗車人員が増加基調にあり、営業収益152,071百万円、営業利益5,717百万円、当年度純利益19,874百万円を計上した。

また、局は、鉄道各社で導入が広がっているクレジットカード等によるタッチ決済で地下鉄に乘車できるサービスを全駅に拡大したほか、ホームと車両との段差・隙間の縮小に向けた対策を行うなどバリアフリー化の推進などに取り組んだ。

今後の事業環境について、局は、少子化の進展に伴う輸送需要や事業の担い手の減少、物価や労務単価等の急騰、激甚化する自然災害などにより厳しさや不確実性を増していくとしている。

また、地下鉄事業は初期投資が重く開業後損失計上が続く傾向にあり、設備投資に充てた債務圧縮が課題となる中、150,904百万円の当年度未処理欠損金の解消及び493,187百万円の長期債務の圧縮を図っていく必要がある。

これらのことから、局は、経営計画2025に掲げる取組を着実に推進し、安全・安心の確保を最優先としながら、輸送力の増強等だれもが利用しやすい環境整備に取り組むとともに、経常的な経費の節減や計画的な設備投資を行い、旅客誘致や資産の利活用等による収入の確保を図るなど、持続可能な事業運営を行い、強固な経営基盤の確立に努めていく必要がある。

### 3 指摘事項

#### (1) 適正な固定資産登録について

局は、固定資産の品名、区分及び耐用年数を記載した「資産備品名鑑」及び「機械装置品名鑑」（以下これらを併せて「品名鑑」という。）を策定し、固定資産台帳への登録に用いている。品名鑑では、品名ごとに番号を付番し、同じ品名であっても区分や耐用年数が異なる場合は異なる番号としている。

品名鑑及び固定資産台帳について見たところ、次のとおり問題点が認められた。

#### ア 適正な区分で固定資産台帳に登録すべきもの

品名鑑では、脱線復旧装置の区分について「機械及び装置：その他機械装置」、その他構築物の区分について「構築物：その他構築物」と定めている。

しかしながら、脱線復旧装置及びその他構築物について、固定資産登録されているものを確認したところ、表1のとおり、脱線復旧装置9件が「工具、器具、備品」、その他構築物4件が「建物」として区分されており、適正でない。

局は、固定資産を適正な区分で固定資産台帳に登録されたい。

【表 1 固定資産の登録状況】

| 品名     | 区分             |          | 耐用年数 |
|--------|----------------|----------|------|
|        | 品名鑑            | 固定資産台帳   |      |
| 脱線復旧装置 | 機械及び装置：その他機械装置 | 工具、器具、備品 | 17 年 |
| その他構築物 | 構築物：その他構築物     | 建物       | 10 年 |

【図1 脱線復旧装置】



(出典：交通局提供資料)

【図2 その他構築物】



(出典：交通局提供資料)

イ 適正な区分及び耐用年数で固定資産台帳に登録すべきもの

品名鑑では、排水ポンプの区分について「機械及び装置：水力発電設備」または「機械及び装置：その他機械装置」と定めている。

しかしながら、高速電車事業の用に供する排水ポンプについて、固定資産登録されているものを確認したところ、表 2 のとおり、水力発電設備の用途に係る「機械及び装置：水力発電設備」の区分及び耐用年数で登録されているものがあることが認められた。

当該事業では水力発電を行っていないことから、「機械及び装置：水力発電設備」として固定資産登録することは適正でなく、水力発電用以外の排水ポンプは、「機械及び装置：その他機械装置」の区分及び耐用年数を適用すべきである。

適正な耐用年数で減価償却費等を試算すると、表 3 のとおり、減価償却累計額が 49 万 3,078 円過少、帳簿価額が 49 万 3,078 円過大となっている。

局は、固定資産を適正な区分及び耐用年数で登録されたい。

【表 2 固定資産登録の状況】

| 品名    | 正              |      | 誤             |      |
|-------|----------------|------|---------------|------|
|       | 区分             | 耐用年数 | 区分            | 耐用年数 |
| 排水ポンプ | 機械及び装置：その他機械装置 | 15 年 | 機械及び装置：水力発電設備 | 22 年 |

【表 3 減価償却累計額等の状況】

(単位：円)

| 品名    | 帳簿原価       | 正 (A)     |           | 誤 (B)     |           | 減価償却累計額の差額<br>(B)-(A) |
|-------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------|
|       |            | 減価償却累計額   | 帳簿価額      | 減価償却累計額   | 帳簿価額      |                       |
| 排水ポンプ | 10,969,315 | 8,652,775 | 2,316,540 | 8,159,697 | 2,809,618 | △ 493,078             |

【図 3 排水ポンプ】



(出典：交通局提供資料)

### 第3 経営の状況

#### 1 事業概要

##### (1) 乗車人員の推移

令和7年度の乗車人員は、表4のとおり、10億278万人（1日平均274万人）で、前年度の乗車人員9億6,387万人（1日平均264万人）と比べて、3,891万人（1日平均10万人、4.0%）の増加となった。

【表4 過去5年間の乗車人員の推移】

（単位：千人）

| 項目   | 令和3年度   | 令和4年度   | 令和5年度   | 令和6年度   | 令和7年度     |
|------|---------|---------|---------|---------|-----------|
| 乗車人員 | 728,726 | 818,427 | 910,735 | 963,879 | 1,002,789 |
| 定期   | 438,827 | 467,916 | 500,967 | 525,233 | 547,403   |
| 定期外  | 289,899 | 350,510 | 409,767 | 438,645 | 455,385   |

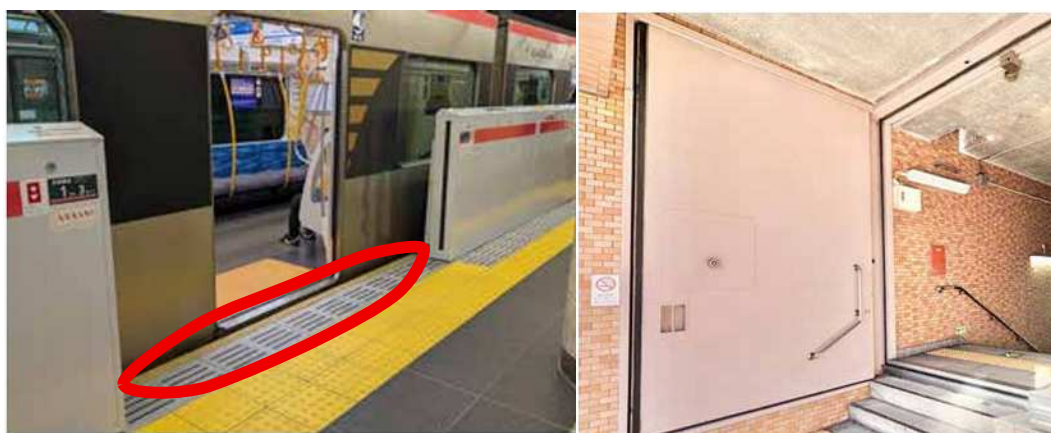
##### (2) 安全・安心対策やサービス向上策

令和7年度の主な実施状況を見ると、局は、バリアフリー化を推進し、東日本橋駅等においてエレベーターの新設工事を進めたほか、車いす利用者が駅員等の介助なしに車両に乗降しやすくするため、浅草線において、図4のとおり、ホーム先端部を全面的に嵩上げ、全乗降口をスロープ化するとともに櫛状ゴム等により車両の段差・隙間の縮小に向けた対策を進めた。

また、サービス向上策として、外国人旅行者の増加等を背景に、クレジットカード等のタッチ決済機能を活用した乗車サービスを全駅に導入した。

そのほか、安全・安心な交通機関として、浸水対策について、図4のとおり、駅出入口や通風口等の対策工事を進めるなど災害対策を強化した。

【図4 ホーム先端部に設置された櫛状ゴム等、駅出入口に設置されている防水扉】



（出典：経営計画2025）

## 2 経営成績

### (1) 経営成績の推移

過去5年間の経営成績の推移は、表5のとおりである。

令和7年度は、乗車人員が増加したことに伴い乗車料収入が増加したため、図5のとおり、営業収益は前年度に比べて増加した。

営業費用については、図6のとおり、人件費や委託料などの物件費等の増加に伴い過去5年間で最も大きくなっているが、営業収益の増加が上回ったことから、営業損益は黒字となった。

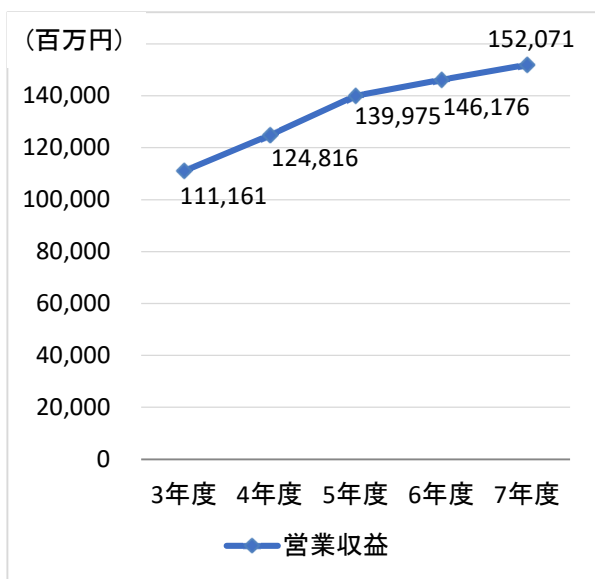
当年度純損益は、3年連続の利益計上となる19,874百万円となった。

【表5 過去5年間の経営成績の推移】

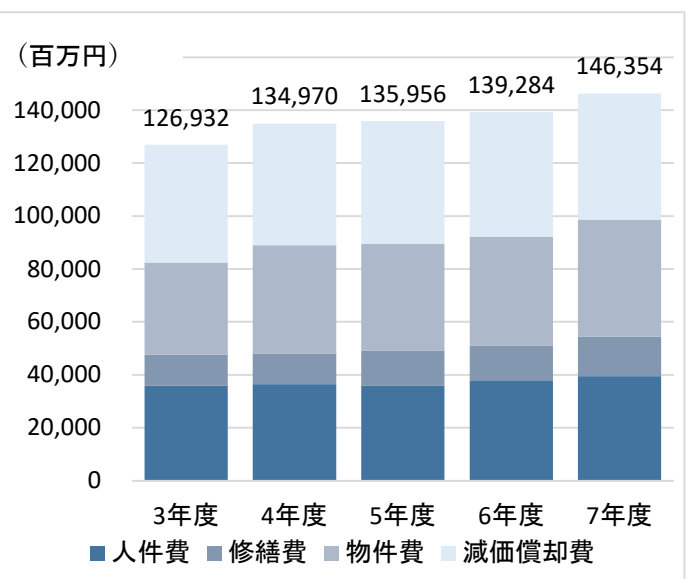
(単位：百万円)

| 項目     | 令和3年度    | 令和4年度    | 令和5年度   | 令和6年度   | 令和7年度   |
|--------|----------|----------|---------|---------|---------|
| 営業収益   | 111,161  | 124,816  | 139,975 | 146,176 | 152,071 |
| 運輸収益   | 102,314  | 115,869  | 129,955 | 135,598 | 141,037 |
| 運輸雑収   | 8,847    | 8,947    | 10,019  | 10,577  | 11,034  |
| 営業費用   | 126,932  | 134,970  | 135,956 | 139,284 | 146,354 |
| 人件費    | 35,851   | 36,446   | 36,009  | 37,645  | 39,463  |
| 修繕費    | 11,691   | 11,649   | 13,066  | 13,435  | 14,902  |
| 物件費    | 34,915   | 40,916   | 40,436  | 41,161  | 44,320  |
| 減価償却費  | 44,474   | 45,958   | 46,444  | 47,041  | 47,668  |
| 営業損益   | △ 15,770 | △ 10,153 | 4,018   | 6,891   | 5,717   |
| 営業外収益  | 13,233   | 13,198   | 17,123  | 16,992  | 16,958  |
| 営業外費用  | 3,898    | 3,492    | 3,127   | 3,323   | 2,801   |
| 経常損益   | △ 6,435  | △ 447    | 18,013  | 20,560  | 19,874  |
| 特別利益   | —        | —        | —       | 5,822   | —       |
| 当年度純損益 | △ 6,435  | △ 447    | 18,013  | 26,382  | 19,874  |

【図5 過去5年間の営業収益の推移】



【図6 過去5年間の営業費用の構成と推移】



### 3 財政状態

#### (1) 財政状態の推移

過去5年間の財政状態の推移は、表6のとおりである。

令和7年度の資産合計は、減価償却による有形固定資産の減等により固定資産が減少したことから、令和6年度に比べて減少している。

現金及び預金については、図7のとおり、令和6年度に比べて減少しているが、これは、主に満期を迎えた大口定期預金を譲渡性預金（有価証券）へ移動させたことによって預金額が減少したことによるものである。

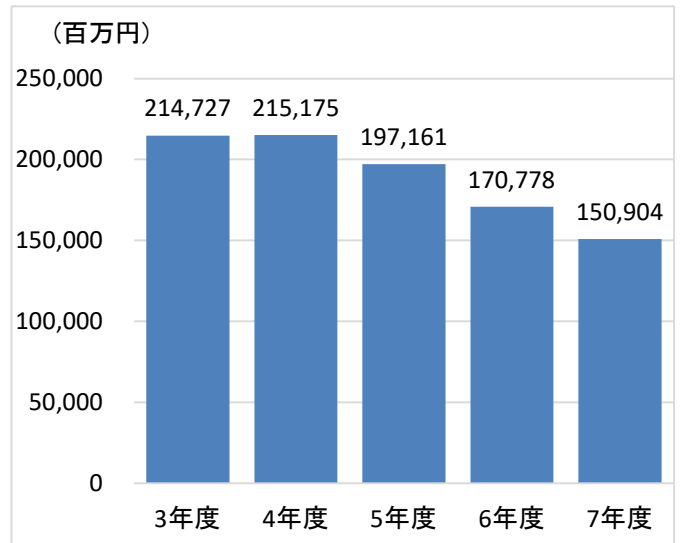
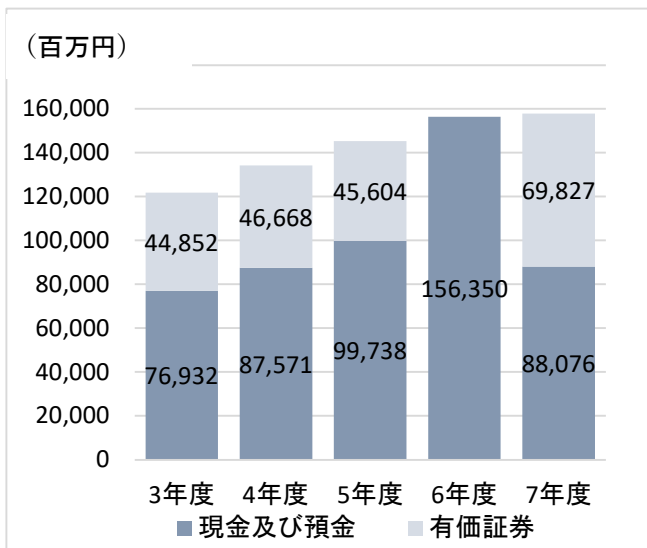
また、当年度純利益の計上により、図8のとおり、当年度未処理欠損金が150,904百万円に減少した。

【表6 過去5年間の財政状態の推移】

（単位：百万円）

| 項目          | 令和3年度     | 令和4年度     | 令和5年度     | 令和6年度     | 令和7年度     |
|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 固定資産        | 1,364,155 | 1,335,013 | 1,305,106 | 1,296,038 | 1,283,616 |
| 流動資産        | 145,952   | 156,521   | 173,399   | 182,013   | 192,764   |
| うち現金及び預金    | 76,932    | 87,571    | 99,738    | 156,350   | 88,076    |
| うち有価証券      | 44,852    | 46,668    | 45,604    | —         | 69,827    |
| 資産合計        | 1,510,108 | 1,491,535 | 1,478,505 | 1,478,052 | 1,476,381 |
| 固定負債        | 667,799   | 640,728   | 615,302   | 588,091   | 544,931   |
| うち企業債       | 233,152   | 226,117   | 219,649   | 211,684   | 187,291   |
| 流動負債        | 73,631    | 78,839    | 69,076    | 67,518    | 83,875    |
| うち企業債       | 20,577    | 24,911    | 16,305    | 15,316    | 31,929    |
| 繰延収益        | 390,734   | 383,847   | 377,581   | 369,030   | 363,098   |
| 負債合計        | 1,132,165 | 1,103,415 | 1,061,960 | 1,024,640 | 991,905   |
| 資本金         | 493,054   | 503,679   | 514,090   | 524,574   | 535,764   |
| 剰余金         | △115,112  | △115,559  | △97,545   | △71,163   | △51,288   |
| うち当年度未処理欠損金 | 214,727   | 215,175   | 197,161   | 170,778   | 150,904   |
| 資本合計        | 377,942   | 388,119   | 416,544   | 453,411   | 484,476   |
| 負債資本合計      | 1,510,108 | 1,491,535 | 1,478,505 | 1,478,052 | 1,476,381 |

【図7 過去5年間の現金及び預金、有価証券の推移】 【図8 過去5年間の当年度未処理欠損金の推移】



## (2) 長期債務の推移

令和7年度の長期債務残高（固定負債のうち建設改良費等財源充当企業債、長期借入金、割賦未払金の合計額）は、図9のとおり、割賦未払金等の減少により、493,187百万円に減少している。

割賦未払金は、東京都地下鉄建設株式会社が建設を担った大江戸線環状部について、平成12年度に会社から譲渡を受けたことに伴い、譲渡代金の一部について割賦支払を行っているものである。

【図9 過去5年間の長期債務残高の推移】

