

平成19年
行政監査報告書

東京都監査委員

地方自治法（昭和22年法律第67号）第199条第9項の規定により、
平成19年行政監査の結果に関する報告を次のとおり提出する。

平成20年2月12日

東京都監査委員	倉	林	辰	雄
同	馬	場	裕	子
同	三	栖	賢	治
同	筆	谷		勇
同	金	子	庸	子

目 次

指定管理者制度による公の施設の管理について .. 1

公共交通機関の整備・運営について 9 3

指定管理者制度による公の施設の管理について

目 次

第 1 監査の概要	7
1 監査の目的	7
2 公の施設の管理及び都における指定管理者制度の状況等	8
(1) 公の施設の管理	8
(2) 都における指定管理者制度の導入	9
(3) 指定管理者制度導入の手順	10
(4) 協定及び事業報告書の記載事項	11
(5) 指定管理者制度導入に関する都の方針	12
(6) 歳入徴収・収納事務の委託及び利用料金制について	13
(7) 指定管理者評価制度の概要	14
3 監査の観点、着眼点、対象及び方法	17
(1) 監査の観点及び着眼点	17
(2) 監査対象及び方法	17
4 実地監査の場所及び期間	18
(1) 実地監査場所	18
(2) 実地監査の期間	18
第 2 監査の結果	19
1 結果の概要	19
2 観点別の状況	20
(1) 指定管理者制度導入の効果が発揮できるものとなっているか	20
(2) 各事業は、事業計画に沿って適切に実施されているか	24
(3) 利用料金や施設の管理に関する収入事務及び会計経理は適切か	25
(4) 施設管理業務の実施状況は適切か	26
3 まとめ	27
4 各局の状況	28
(1) 総務局	29
(2) 生活文化スポーツ局	30
ア 文化施設	30
イ 体育施設	31

(3) 都市整備局	3 2
(指摘事項 - 1) 都営住宅等の管理業務の対象を精査するとともに、これを明確に すべきもの	3 3
(指摘事項 - 2) 収入認定業務の水準を適切に設定すべきもの	3 4
(指摘事項 - 3) 年間計画の承認及び事業実施結果の検証を適切に行うべきもの	3 5
(指摘事項 - 4) 都営住宅等の利用者満足度の把握・検証を適切に行うべきもの	3 6
(指摘事項 - 5) 都営住宅使用料等の調定を適切に行うべきもの	3 7
(指摘事項 - 6) 都営住宅等の管理対象施設における財産の管理を適切に行うべきもの 	3 8
(指摘事項 - 7) 都営住宅等の管理業務に係る物品の管理を適切に行うべきもの	3 9
(4) 環境局	4 0
(指摘事項 - 8) 檜原都民の森等の管理対象施設の範囲を明確にすべきもの	4 1
(指摘事項 - 9) 年間事業計画書の承認及び検証を適切に行うべきもの	4 2
(指摘事項 - 1 0) 大島公園海のふるさと村等の利用者満足度の把握・検証を適切に行う べきもの	4 3
(指摘事項 - 1 1) 体験教室等に係る参加費の取扱いを適切に行うべきもの	4 4
(指摘事項 - 1 2) 檜原都民の森等の管理対象施設における財産の管理を適切に行うべき もの	4 5
(5) 福祉保健局	4 6
ア 保健・医療施設	4 6
イ 社会福祉施設	4 7
(指摘事項 - 1 3) 年間事業計画書の承認及び事業実施結果の検証を適切に行うべきもの 	5 0
ウ 共通	5 1
(指摘事項 - 1 4) 概算払の事務手続を適正に行うべきもの	5 1
(指摘事項 - 1 5) 社会福祉施設等の管理対象施設における財産の管理を適切に行うべき もの	5 2
(指摘事項 - 1 6) 社会福祉施設等の管理対象施設における物品の管理を適切に行うべき もの	5 3
(意見・要望事項 - 1) 委託料の支払方法について検討すべきもの	5 4
(意見・要望事項 - 2) 積立金の取扱いについて検討すべきもの	5 5
(6) 産業労働局	5 7
(指摘事項 - 1 7) 産業貿易センターの管理対象施設における物品の管理を適切に行う べきもの	5 8

(7) 建設局	5 9
ア 駐車場	5 9
(指摘事項 - 1 8) 駐車場の管理業務の内容を精査すべきもの	6 0
(指摘事項 - 1 9) 事業実施結果を適切に把握・分析し、翌年度に反映すべきもの	6 1
イ 公園等	6 3
(指摘事項 - 2 0) 公園等の管理対象施設の範囲を明確にすべきもの	6 5
(指摘事項 - 2 1) 年間事業計画書の承認及び事業実施結果の検証を適切に行うべきもの	6 6
(指摘事項 - 2 2) 公園等の利用者満足度の把握・検証を適切に行うべきもの	6 7
(指摘事項 - 2 3) 彫刻園の展示作品を適切に管理できるよう必要な方策を講じるべきもの	6 9
(意見・要望事項 - 3) 公園と公園駐車場の管理のあり方について検討すべきもの	7 0
ウ 共通	7 2
(指摘事項 - 2 4) 公園等の管理対象施設における財産の管理を適切に行うべきもの	7 2
(指摘事項 - 2 5) 公園等の管理対象施設における物品の管理を適切に行うべきもの	7 3
(8) 港湾局	7 4
ア 海上公園	7 4
(指摘事項 - 2 6) 海上公園の利用者満足度の把握を適切に行うべきもの	7 5
(指摘事項 - 2 7) 海上公園の管理対象施設の維持管理を適切に行うよう指導すべきもの	7 6
(意見・要望事項 - 4) 海上公園と海上公園駐車場を一体的に管理させることを検討すべきもの	7 7
イ 客船ターミナル施設	7 8
(指摘事項 - 2 8) 客船ターミナル施設の管理業務の内容、範囲を精査すべきもの	7 9
(指摘事項 - 2 9) 年間業務実施計画書の承認及び事業実施結果の検証を適切に行うべきもの	8 0
(指摘事項 - 3 0) 客船ターミナル施設の利用者満足度の把握を適切に行うべきもの	8 2
ウ 船舶給水施設	8 3
エ 漁港施設	8 4
(指摘事項 - 3 1) 二見漁港岸壁ほか9施設の管理業務に係る経理の検証に資する適切な収支報告書等を提出するよう指導すべきもの	8 5
オ 共通	8 6
(指摘事項 - 3 2) 海上公園等の管理対象施設の範囲を明確にすべきもの	8 6
(指摘事項 - 3 3) 海上公園等の管理対象施設における財産の管理を適切に行うべきもの	8 7

（指摘事項 - 3 4 ）海上公園等の管理対象施設における物品の管理を適切に行うべきもの	8 8
（ 9 ）教育庁・	8 9
（指摘事項 - 3 5 ）教育文化施設の管理対象施設における財産の管理を適正に行うべき もの	9 0
（指摘事項 - 3 6 ）教育文化施設の管理対象施設における物品の管理を適切に行うべき もの	9 1

指定管理者制度による公の施設の管理について

第1 監査の概要

1 監査の目的

都が設置した公の施設の管理者については、都が直接の管理者となるほか、法令で規定された公共的団体などに限定されていたが、平成15年6月の地方自治法（昭和22年法律第67号。以下「法」という。）の改正により指定管理者制度が導入されたことに伴い、広く民間事業者にまで拡大された。

この法改正は、多様化する住民ニーズにより効果的、効率的に対応するため、公の施設の管理に民間の能力を活用しつつ、住民サービスの向上や経費の節減等を図ることを目的とするものであり、都は、法改正の趣旨を踏まえ、指定管理者制度の導入に関する指針（平成16年3月・平成17年2月、以下「指針」という。）を策定し、多くの施設において平成18年4月から指定管理者制度を導入している。

また、都は、平成18年7月に策定した「行財政改革実行プログラム」において、都政改革の方向性を具体的に示し、その中で、スリムで効率的な行政運営を実現するために、指定管理者制度のさらなる拡大を図るとしている。

指定管理者による公の施設の管理については、施設を所管する局が設置した外部委員を含む評価委員会において、施設の特性を踏まえた独自の評価を実施することとしている。

そこで、今回の監査では、「指定管理者制度による公の施設の管理」をテーマとし、指定管理者制度を導入した目的が達成されているかについて、効果的、効率的、経済的に行われているかという観点を中心に、各局横断的に検証することとした。

2 公の施設の管理及び都における指定管理者制度の状況等

(1) 公の施設の管理

ア 公の施設について

都は、美術館、体育館、都立公園、駐車場など、住民の福祉を増進することを目的として、住民の利用に供するための施設を設置しており、これらは、法律上「公の施設」といわれている。

なお、公の目的のために設置された施設であっても、事務事業の執行のために、都が直接使用することを目的とするもの（庁舎等）は、公の施設には含まれない。

イ 指定管理者制度について

平成15年の法改正により、指定管理者制度に関する条項が規定され、公の施設の管理について、株式会社等の民間事業者にも門戸が開かれるようになり、広く民間のノウハウを活用することが可能となった。

指定管理者制度と従来の管理委託との相違点は、表1のとおりである。

(表1) 指定管理者制度と従来の管理委託との相違点

	指定管理者制度	従来の管理委託
法的性格	管理の代行	公法上の契約関係
委託先	法人、その他の団体 (都が指定するもので、あらかじめ都議会による議決を経る必要がある)	都の出資法人のうち一定の要件を満たすもの 公共団体 公共的団体(例：社会福祉法人等)
条例の規定内容	指定の手續、管理の基準、業務の範囲、その他必要な事項	委託の基本的事項(委託の条件、委託の相手方、委託料等)
施設の使用許可者 (注)	指定管理者	都

(注) 施設の使用許可とは、ホール及び施設への入場許可、施設及び付随する機材等の使用・利用に係る利用許可証の交付並びに入場の検認などである。

(2) 都における指定管理者制度の導入

平成15年の法改正により、従前の管理委託により管理してきた公の施設については3年間の経過措置期間が設定され、都は、平成18年4月から指定管理者制度に移行できるよう準備を進めてきた。

平成18年度における指定管理者制度による公の施設の管理状況は、表2のとおりである。

なお、個別法により管理者が都であることが規定されている施設、又は、都が直接管理することが適当と認められる施設については、引き続き、都が直接管理を行うこととしている。

(表2)平成18年度における指定管理者制度による公の施設の管理状況(単位:円)

局名	公の施設の種別	施設数	委託料
総務局	教育文化施設	1	77,878,000
生活文化スポーツ局	教育文化施設	6	4,580,854,679
	体育施設 (注)1	4	1,706,969,479
都市整備局	都営住宅等 (注)2	1	7,097,631,405
環境局	自然公園等	5	385,984,000
福祉保健局	保健・医療施設	2	2,778,332,390
	社会福祉施設	37	26,303,628,950
産業労働局	産業関連施設 (注)3	3	1,560,236,137
建設局	駐車場 (注)4	7	-
	都立公園等	84	12,227,857,000
港湾局	海上公園	40	1,147,180,000
	港湾施設	11	615,091,000
	漁港施設 (注)5	1	-
教育庁	教育文化施設	2	208,076,000
合計		204	58,689,719,040

(注)1 平成18年度までは、教育庁が所管している。

(注)2 都営住宅等については、全体を1施設とした。

(注)3 産業関連施設は、産業貿易センター(台東館を含む。)食品技術センター、しごとセンターである。

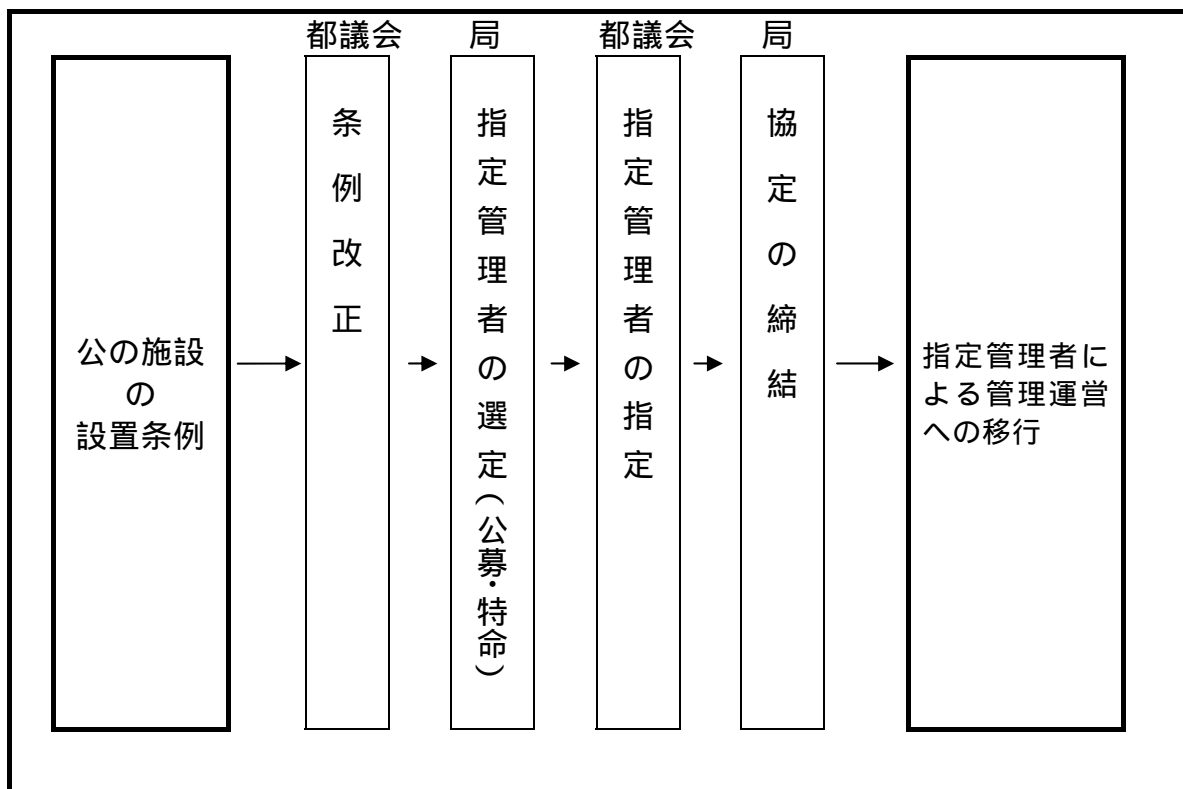
(注)4 駐車場は、利用料金で管理経費を賄っているため、委託料の支出がない。

(注)5 漁港施設は、利用料金で管理経費を賄っているため、委託料の支出がない。

(3) 指定管理者制度導入の手順

指定管理者制度導入の基本的な手順については、図1のとおりである。

(図1) 指定管理者制度導入の基本的な手順



ア 条例改正

条例で規定すべき事項は、

- (ア) 指定管理者制度の導入と業務範囲
- (イ) 指定の手続(申請の方法、募集方法、指定期間、選定基準)
- (ウ) 管理の基準
- (エ) 利用料金制等 である。

イ 指定管理者の選定

所管局において、選定委員会等を設置し、事業者が提出した事業計画書の中から、条例に定めた選定基準に基づき、最も適切な者を選定する。

ウ 指定管理者の指定

指定管理者の選定後、都議会による指定の議決を受ける。議決事項は、

- (ア) 指定管理者に管理を行わせようとする公の施設の名称
- (イ) 指定管理者となる団体の名称
- (ウ) 指定期間 である。

エ 協定の締結

指定の議決後は、仕様書及び事業計画書に基づいて、指定管理者との間で委託料の支払方法や管理の細目等について、協定を締結する。

(4) 協定及び事業報告書の記載事項

ア 協定の記載事項

協定は、指定期間全体に効力を有する「基本協定」及び各年度の内容を規定する「年度協定」から成る。主な記載事項は、表3のとおりである。

(表3) 基本協定及び年度協定の主な記載事項

基本協定	施設の目的、管理の基本方針等、管理する施設の概要 指定期間、管理運営に関する業務、 事業計画及び管理経費、 利用料金の充当(利用料金制を採用する場合) 収納金の払込み(歳入徴収・収納事務を委託する場合)、 庁舎等の使用承認、物品の使用、経理の明確化、 事業報告書の作成、提出及び報告 など
年度協定	年度協定の期間、委託料の額及び支払方法、 年間作業実施計画書等の提出、施設の維持補修、 履行の確認 など

イ 事業報告書の記載事項

指定管理者に対しては、法の規定に基づき、毎年度終了後、速やかに事業報告書を提出させるとしている。主な記載事項は、下記のとおりである。

- (ア) 管理業務の実施状況
- (イ) 施設の利用状況(利用者数等)
- (ウ) 料金収入の実績
- (エ) 管理経営費等の収支状況
- (オ) その他、管理の実態を把握するために必要な事項

(5) 指定管理者制度導入に関する都の方針

都は、指定管理者制度を導入するに当たって、指針を策定し、指定管理者に行わせる業務内容、公募、選定等の事務手続、留意事項などを示している。

その主な内容は、以下のとおりである。

ア 指定管理者に行わせる業務内容の明確化

広く民間のノウハウを活用し、競争の中で最も適切な事業者を指定管理者とするため、事業者に事業計画書を提出させ、選定することを基本とする。

また、所管局は、指定管理者が行う公の施設の管理業務の範囲などについて、明確に定めておく必要がある。

イ 公募における施設単位

公募における施設の単位については、以下の方法とする。

(ア) 個々の施設ごと

(イ) 複数同種の施設を1つに、又は一定の規模にグループ化する

ウ 指定期間

(ア) 原則5年とする。

(イ) 特に利用者との関係で安定したサービスの提供が求められる施設については最長10年とする。

(ウ) 施設の性格により短期とする場合でも3年を下限とする。(改築、改修や民間移譲等が具体化している施設を除く。)

エ 公募方法

管理運営の範囲及び基準を具体的に示し、周知する必要がある。

オ 特命による選定

施設の状況に応じて、競争などによる効果が十分発揮されないと考えられる場合には、公募によらず、特命により指定管理者を選定することもできる。

(特命の事例)

(ア) 山間島しょなどに設置された地理的に事業者の参入機会が限定される施設

(イ) 民間移譲等が確実に決まっており、それまでの間、適切なサービス提供を行う必要がある施設

- (ウ) 住民の利用に供しているが、むしろ行政目的に重きがあり、その事業主体が管理運営を行うことが合理的である施設
- (エ) 公募を行っても応募する事業者がなかった施設 など

カ 委託料

(ア) 協定上の確定

委託料については、単年度ごとの予算額により、年度協定で確定させる。

(イ) 委託料の支払方法

指定管理者制度においては、確定払が原則であり、精算を前提とした概算払は、例外である。

確定払は、年度協定で定めた額を委託料として支払うものであり、委託料と実際の管理経費との差額について、指定管理者に帰属させ、指定管理者のインセンティブを働かせるものである。

概算払は、年度協定で定めた委託料と実際の管理経費との差額の精算を行うものである。

(6) 歳入徴収・収納事務の委託及び利用料金制について

ア 歳入徴収・収納事務の委託

公の施設の使用料等の歳入については、指定管理者に、その徴収又は収納の事務を委託することができる。

当該事務を委託する場合は、歳入を都に払い込まなければならない。また、委託事務について、会計管理者の検査が行われることになっている。

イ 利用料金制

利用料金制は、公の施設の使用料等の歳入について、歳入徴収・収納事務委託を行わず、指定管理者が、施設の利用料金の額を条例の範囲内においてあらかじめ地方公共団体の承認を得た上で設定し、自らの収入として収受する制度である。

当該制度においては、利用料金収入により、施設の管理経費を賄い、見込額を上回る収入は指定管理者に帰属させることが原則である。これによらず、一定額又は一定率の金額を都へ納付させる、又は、見込額で管理経費を賄えない場合に管理経費の不足額を委託料として支出するなどの取決めをすることができる。

指針では、利用料金制は、公の施設の管理運営に当たって、指定管理者の自主的な経営努力を発揮しやすくし、また、地方公共団体及び指定管理者の会計

事務の効率化を図るために創設されたものであり、積極的な導入を図られたいとしている。

利用料金制と歳入・収納事務委託との比較は、表4のとおりである。

(表4) 利用料金制と歳入徴収・収納事務委託との比較

	利用料金制	歳入徴収・収納事務委託
使用料等の設定	指定管理者 (条例の範囲内で設定)	都
使用料等の徴収者	指定管理者	指定管理者
使用料等の収納先	指定管理者の収入	都
会計事務の効率化	都及び指定管理者双方の 軽減・効率化が図られる	
インセンティブ効果	ある (指定管理者が努力すれば 自らの収入は増える)	ない (指定管理者が努力しても 自らの収入は増えない)

(7) 指定管理者評価制度の概要

都は、公の施設の設置者として、さらなるサービスの向上や安全管理面の徹底等について、不断の改善を図る必要があることから、指定管理者の管理運営状況に対し、施設の特性に応じた都独自の評価の仕組みを構築している。

評価の実施に当たっては、第三者の視点を含めた評価が行われるよう、「指定管理者の管理運営状況に関する評価指針」(平成18年10月)を策定し、評価のために実施する事項及び評価内容等を定めている。

ア 評価のために実施する事項

(ア) 履行確認書

指定管理者から毎月又は四半期ごとに提出された履行確認書に基づき、協定及び事業計画書どおりに履行されているか、検証する。

(イ) 利用者満足度の把握

都又は指定管理者は、当該公の施設の利用者満足度を把握するため、利用者満足度調査(アンケート等)を適宜実施する。

アンケート等の主な内容は、以下のとおりである。

施設の管理状況(安全性、公平性、清潔さ等)

サービス・事業の内容

職員の対応

総合利用者満足度 など

(ウ) 事業報告書

指定管理者は、当該年度の管理運営状況を報告するため、年度終了後、事業報告書を都に提出し、都は、その内容を確認する。

(エ) 財務諸表

指定管理者は、財務状況を報告するため、年度終了後、財務諸表を都に提出し、都は、その内容を確認・分析する。

(オ) 指定管理者へのヒアリング

都は、指定管理者の管理運営状況を把握するため、上記の書類を確認・分析するほかに、指定管理者に対し、適宜ヒアリングを実施する。

イ 評価の方法

(ア) 所管局による一次評価

各年度終了後、前年度の履行確認状況、事業報告書、実地調査、利用者満足度調査等の結果を基に、指定管理者の年間を通じた管理運営状況について評価を行う。

(イ) 評価委員会の設置及び評価委員による評価

所管局は、指定管理者の管理運営状況について、客観的・総合的に評価するため、外部委員を半数以上含む評価委員会を設置する。

評価委員会は、所管局の一次評価を踏まえ、指定管理者の年間を通じた管理運営状況について評価を行う。

ウ 評価の内容

評価内容については、施設の特性に応じて、表5の基本項目を標準とし、各局で具体的な評価項目を設定する。

(表5) 基本項目

項目	細項目	内 容	主な調査方法
管理状況	適切な管理の履行	協定や事業計画に沿った管理が適切に履行されているか	事業報告書 実地調査
	法令の遵守	個人情報保護、報告は適切に行われているか	事業報告書 ヒアリング
	安全性の確保	施設の安全性は確保されているか	ヒアリング 実地調査
	財産の適切な管理	都有財産(物品など)は適切に管理されているか	ヒアリング 実地調査
事業効果	利用状況	事業計画どおりの利用状況となっているか	履行確認書 事業報告書
	サービス内容の向上	事業内容、職員対応について、利用者の反応はどうか	アンケート
事業者の健全性	財務状況	事業者の財務状況は問題ないか	財務諸表

3 監査の観点、着眼点、対象及び方法

前述のとおり、都は、平成18年度から、公の施設について、指定管理者制度を導入し、管理運営させている。そこで、指定管理者制度を導入した目的が達成されているかについて、主に、経済性、効率性、有効性の観点から、次の項目に着眼して各局横断的に検証した。

(1) 監査の観点及び着眼点

- ア 指定管理者制度導入の効果が発揮できるものとなっているか
- イ 各事業は、事業計画に沿って適切に実施されているか
- ウ 利用料金や施設の管理に関する収入事務及び会計経理は適切か
- エ 施設管理業務の実施状況は適切か

(2) 監査対象及び方法

監査の実施に当たっては、平成18年度において指定管理者制度を導入して公の施設の管理を行っている9局、204施設の全件を対象として、表6のチェックリストを作成し、各局において、聞き取り調査及び関係書類による確認を行った。

(表6) チェックリスト(抜粋)

項目	チェック内容
協定・計画	指定管理者制度導入の効果が発揮できるものとなっているか
	管理業務の内容、範囲、水準は、サービスの向上とコスト削減を図るとい制度の効果を明確かつ十分に発揮させるように精査されているか
	管理の対価として支払う委託料は、指定管理者にインセンティブを与え、民間の創意工夫を引き出せるような算出となっているか
	委託料は、指定管理者のインセンティブが働くような取扱い(支払方法等)となっているか
事業実施	指定管理者の経営努力の発揮や会計事務の効率化を図るために有効な利用料金制の採用を検討しているか
	各事業は、事業計画に沿って適切に実施されているか
	各事業が適時適切に実施され、その結果を検証・分析しているか
収入事務 会計経理	利用者満足度を把握・分析し、その結果を反映させているか
	利用料金や施設の管理に関する収入事務及び会計経理は適切か
	収入金の徴収・管理に係る事務は適切に行われているか
	利用料金収入の充当は適切に行われているか
施設管理	委託料の経理は、適切に区分され、明確に経理されているか
	経費の負担は、適切なものとなっているか
	施設管理業務の実施状況は適切か
施設管理	施設の管理業務は、適切かつ効率的に行われているか
	財産、物品の区分や管理は適切に行われているか

4 実地監査の場所及び期間

(1) 実地監査場所

本 庁：総務局、生活文化スポーツ局、都市整備局、環境局、福祉保健局、
産業労働局、建設局、港湾局、教育庁

(2) 実地監査の期間

平成19年9月26日から同年11月30日まで

第2 監査の結果

1 結果の概要

監査の結果、各局に対して改善を求めた指摘事項は36件、改善の検討を求めた意見・要望事項は4件、計40件である。

内訳は、表7のとおりである。

(表7) 観点別・局別の指摘等の件数

観 点	区 分	総務局	生活文化局	スポーツ局	都市整備局	環境局	福祉保健局	産業労働局	建設局	港湾局	教育庁	計
指定管理者制度導入の効果が発揮できるものとなっているか	指 摘				3	2	1		3	3		12
	意見・要望						1		1	1		3
各事業は、事業計画に沿って適切に実施されているか	指 摘				1	1			2	2		6
	意見・要望											
利用料金や施設の管理に関する収入事務及び会計経理は適切か	指 摘				1	1	1			1		4
	意見・要望						1					1
施設管理業務の実施状況は適切か	指 摘				2	1	2	1	3	3	2	14
	意見・要望											
計	指 摘				7	5	4	1	8	9	2	36
	意見・要望						2		1	1		4

2 観点別の状況

(1) 指定管理者制度導入の効果が発揮できるものとなっているか

ア 管理業務の内容、範囲、水準の精査について

事業者が、指定管理者としての適切な事業計画書を作成するためには、これに先立ち、公の施設の管理業務の内容が明確にされていることが必要とされる。

従前の管理委託においては、受託者は、公共的団体、出資法人等に限定されており、都においては、同一の法人が長年にわたり、特定の施設の受託者となっている場合が多かった。このため、委託内容が包括的、抽象的となっている事例も見受けられた。

指定管理者制度の導入に当たっては、所管局が施設の目的・性格等に照らして、管理業務の内容、範囲、水準を精査し、明確にしておくことが必要であるが、これが十分に行われていない事例が認められたため、指摘事項としている。

(指摘事項 1、2、8、20、28、32)

また、公の施設の便益施設である駐車場、売店、自動販売機等の設置又は管理については、指定管理者の管理業務として取り扱うべきか否か、制度導入の趣旨を踏まえた検討が必要であるが、そのような検討が十分に行われていない事例も認められたため、指摘事項等としている。

(指摘事項 18、意見・要望事項 3、4)

イ 事業計画について

指定管理者は、事業計画書に基づいて指定期間内の年度ごとに事業計画を作成し、都(所管局)の承認を受けることとされている。

年間事業計画は、指定管理者が、指定期間の当該年度に管理業務として実施する事業について定めるものであり、所管局がこれを承認するに当たっては、事業計画書で取り組むとしている事業が適切に行われるものとなっているかなどについて、検証する必要がある。

しかしながら、指定管理者から提出された年間事業計画について、事業計画書に基づいて作成されているかなどの検証が十分行われないうまま、これを承認している事例が認められたため、指摘事項としている。

(指摘事項 3、9、13、21、29)

ウ 委託料の算出について

委託料については、所管局が、事業計画書において提示のあった金額を踏まえ、年度ごとに予算の範囲内で指定管理者と協議を行い、年度協定で定めている。委託料の決定に当たっては、実施される事業が、指定管理者の提案したものであることから、多くの場合、予定価格を積算することが困難であるとして、指定管理者から提案のあった事業計画書における事業内容及び金額の妥当性、経済性等について、前年度実績等を指標とし、比較衡量するなどして、審査している。

都が支出した委託料は、管理規模の増、利用料金制の採用などがあるため、単純に比較はできないが、平成17年度と平成18年度の状況は、表8のとおりとなっている。

今回の監査では、委託料の算出について、特に問題点は認められなかったが、今後は、単に過去の経費と比較するだけでなく、指定管理者制度による事業結果の検証・分析を適切に行い、それを踏まえた上で事業内容に見合った経費を算出する必要がある。

(表8) 都が支出した委託料の状況

(単位：円)

局名	平成18年度	平成17年度	増()減	摘要
総務局	77,878,000	79,214,555	1,336,555	
生活文化スポーツ局	6,287,824,158	6,388,920,048	101,095,890	(注)1
都市整備局	7,097,631,405	6,914,900,000	182,731,405	点検対象設備等管理規模の増による増
環境局	385,984,000	400,337,077	14,353,077	
福祉保健局	29,081,961,340	28,825,665,842	256,295,498	(注)2
産業労働局	1,560,236,137	2,426,111,555	865,875,418	産業貿易センターの利用料金制採用などによる減
建設局	12,227,857,000	8,696,875,526	3,530,981,474	動物園の管理業務(飼育等)増などによる増、青山葬儀所の利用料金制採用などによる減
港湾局	1,762,271,000	2,373,252,995	610,981,995	
教育庁	208,076,000	-	208,076,000	(注)1
合計	58,689,719,040	56,105,277,598	2,584,441,442	

(注)1 生活文化スポーツ局の平成17年度の委託料には、教育庁所管の埋蔵文化財調査センター及び大島セミナーハウスの執行額等が含まれている。

(注)2 福祉保健局の平成18年度の委託料が、前年度より増加しているのは、東部療育センターの対象期間の相違(平成17年度：平成17年12月～平成18年3月)などによるものである。

エ 委託料の取扱い（支払方法等）について

指定管理者制度の導入に当たって、委託料の支払方法については、指定管理者のインセンティブを働かせるため、確定払を原則としている。

各局は、精算を前提とした概算払から確定払へと移行しているが、表9のとおり、生活文化スポーツ局の一部、福祉保健局及び産業労働局において、概算払による支払いが行われている。

これらは、指定管理者のインセンティブの働く余地が少ない事業であることなどから概算払としているものであるが、指定管理者においては、サービスの向上や経費の削減に取り組んでいる実態もあることから、精算を前提とした概算払によらない適切な必要経費を算出する工夫を最大限行い、指定管理者の努力に応えるものとしていくことが肝要である。

このような観点から、確定払の採用が可能であると考えられる事例について、概算払から確定払への移行を検討するよう、意見・要望事項を付している。

（意見・要望事項 1）

（表9）委託料の支払方法の状況

局名	施設名	委託料の支払方法
総務局	人権プラザ	確定払
生活文化スポーツ局	江戸東京博物館ほか5施設	確定払（一部において概算払）
	東京体育館ほか3施設	確定払
都市整備局	都営住宅等	確定払
環境局	檜原都民の森ほか4施設	確定払
福祉保健局	リハビリテーション病院ほか1施設	概算払
	品川景德学園ほか36施設	
産業労働局	産業貿易センター	利用料金で管理経費を賄っているため、委託料の支出なし
	食品技術センター しごとセンター	概算払
建設局	八重洲駐車場ほか6施設	利用料金で管理経費を賄っているため、委託料の支出なし
	都立公園・庭園・動物園・霊園・葬儀所等 83施設	確定払
	青山葬儀所	利用料金で管理経費を賄っているため、委託料の支出なし
港湾局	お台場海浜公園ほか39施設 晴海客船ターミナルほか3施設 竹芝ふ頭船舶給水施設ほか6施設	確定払
	二見漁港岸壁（公用岸壁）ほか9施設	利用料金で管理経費を賄っているため、委託料の支出なし
教育庁	埋蔵文化財調査センター 大島セミナーハウス	確定払

オ 利用料金制の採用について

指定管理者制度の導入に当たって、新たに利用料金制を採用したものは、2施設（産業労働局：産業貿易センター、建設局：青山葬儀所）である。この2施設を含め、利用料金制を採用している施設の状況は、表10のとおりとなっている。

利用料金制については、費用に対する利用料金収入の割合が低いことからその効果が少ないなどの理由により、これを採用していない施設が認められたが、費用に対する利用料金収入の割合が低い場合であっても、利用料金制を採用している事例もあることなどから、利用料金制の導入によるメリットを総合的に勘案して、利用料金制の採用について積極的に検討する必要がある。

（表10）利用料金制を採用している施設の状況

局名	施設名
生活文化スポーツ局	江戸東京博物館ほか5施設
	東京体育館ほか3施設
都市整備局	都営住宅等（駐車場のみ）
環境局	奥多摩都民の森
	大島公園海のふるさと村
	奥多摩湖畔公園山のふるさと村
	多幸湾公園
産業労働局	産業貿易センター
建設局	八重洲駐車場ほか6施設
	浜離宮恩賜庭園ほか8施設
	青山葬儀所
港湾局	大井ふ頭中央海浜公園
	若洲海浜公園（若洲ゴルフリンクスのみ）
	有明テニスの森公園
	二見漁港岸壁ほか9施設

(2) 各事業は、事業計画に沿って適切に実施されているか

ア 各事業の実施及び実施結果の分析・検証について

指定管理者制度においては、事業実施に当たって、指定管理者の自主性が尊重されるものであることから、所管局においては、事業計画書に記載されている事業が年間事業計画に沿って適切に実施されているか検証し、その結果を翌年度の事業に反映させていく必要がある。

しかしながら、事業計画書で提案された取組が年間事業計画に適切に反映されていないことから、当該年度の事業の実施結果が適切なものであるか否かが検証できない事例や、実施結果を翌年度の事業へ反映させていない事例が認められたため、指摘事項としている。 (指摘事項 19)

イ 利用者満足度の把握・分析及びその結果の反映について

都においては、指定管理者制度導入の効果であるサービスの向上について把握し、検証するために、利用者満足度調査を行うこととしている。

利用者満足度の調査に当たっては、施設の特性に応じて、その方法を検討するなど、利用者満足度の適切な把握・分析を行い、翌年度の事業に反映させていく必要がある。

アンケート等による利用者満足度調査については、表11のとおりであり、利用者の要望や意見を事業に反映させ、サービスの向上に努めていることが認められたが、アンケートの実施に当たって、実施手法が適切でないため、又は回収数が少ないために、十分な検証が行われていない事例や、その分析において、施設の特性に応じた調査項目の重要度(ウェイト付け)が考慮されていないなど、利用者満足度の把握が十分に行われていない事例が認められたため、指摘事項としている。 (指摘事項 4、10、22、26、30)

(表 1 1) 利用者満足度調査等の状況

局名	施設名	調査方法	実施主体
総務局	人権プラザ	アンケート	指定管理者
生活文化スポーツ局	江戸東京博物館ほか 5 施設	アンケート	指定管理者
	東京体育館ほか 3 施設		
都市整備局	都営住宅等	アンケート	指定管理者
環境局	檜原都民の森ほか 4 施設	アンケート	指定管理者
福祉保健局	リハビリテーション病院ほか 3 施設	アンケート	指定管理者
	心身障害者口腔保健センター	ニーズ調査 (注) 1	局
	品川景德学園ほか 3 3 施設	福祉サービス 第三者評価等 (注) 2	評価機関等
産業労働局	産業貿易センター	アンケート	指定管理者
	食品技術センター		
	しごとセンター		
建設局	八重洲駐車場ほか 6 施設	アンケート	指定管理者
	都立公園・庭園・動物園・霊園・葬儀所等 8 4 施設		
港湾局	お台場海浜公園ほか 3 9 施設	アンケート	指定管理者
	晴海客船ターミナルほか 3 施設		
	竹芝ふ頭船舶給水施設ほか 6 施設		局
	二見漁港岸壁ほか 9 施設		
教育庁	埋蔵文化財調査センター	アンケート	指定管理者
	大島セミナーハウス (注) 3	-	-

(注) 1 ニーズ調査：障害者等歯科医療の基盤整備のための基礎資料を得ることを目的として行っている歯科保健医療情報ニーズ調査の該当項目を活用している。

(注) 2 福祉サービス第三者評価等：事業者のサービスの質の向上を図るために、認証された評価機関が行うものであり、その該当項目を活用している。また、この評価を受審できなかった場合、局が、それに準じた評価を行っている。

(注) 3 大島セミナーハウスは、平成 18 年 9 月 30 日をもって利用停止のため、利用者満足度調査を行っていない。

(3) 利用料金や施設の管理に関する収入事務及び会計経理は適切か

指定管理者制度において、例外とされている概算払を行っているものについて見たところ、本来、厳正な事務処理を求められているにもかかわらず、規定によらない不適正な事務手続を行っている事例や、その精算の過程において、積み立てられた金銭の取扱いについて不適切な事例等が認められたため、指摘事項等としている。(指摘事項 5、11、14、31、意見・要望事項 2)

(4) 施設管理業務の実施状況は適切か

管理対象施設における財産及び物品の管理については、所管局が、管理業務の対象を精査するとともに、協定に明記し、その管理状況を把握しなければならないにもかかわらず、対象の精査・明記がされていない、また、管理状況の把握に必要な指定管理者からの報告が行われていない事例等が認められたため、指摘事項としている。

(指摘事項 6、7、12、15、16、17、23、24、25、27、33、34、35、36)

3 まとめ

以上に述べてきたとおり、指定管理者制度による公の施設の管理について、改善すべき事項が多く認められた。

都においては、この手法が多くの施設で導入されており、民間のノウハウの活用により利用者の満足度が高まるなど、指定管理者制度は、都民サービス向上のための重要な役割を担っている。

各局は、指摘事項等の改善に努めるとともに、法の趣旨や都の方針を踏まえ、制度導入の効果が十分に発揮されるよう、今後とも取り組んでいく必要がある。

今回の監査では、制度導入の初年度である平成18年度の実施状況を中心に検証等を行った。指定期間全体を通しての実績や効果については、今後、各種監査を実施していく中で検証していく。

4 各局の状況

各局は、従前の管理委託制度により管理を行ってきた公の施設について、効果的・効率的な運営を図るため、平成18年4月から、指定管理者制度を導入している。

ここでは、各局における指定管理者制度による公の施設の管理運営の状況について、施設の種類ごとに、概要を示すとともに、指摘事項等がある場合は、併せて記載している。

(凡 例)

(1) 各局の指定管理者制度による公の施設の管理運営の状況について、

(表) 指定管理者の指定状況

ア 指定管理者に行わせている公の施設の名称

イ 指定管理者の団体の名称

ウ 指定期間(平成18年4月から何年間か)

エ 募集単位ごとの募集方法

(表) 委託料等の状況

ア 平成17年度及び平成18年度の委託料の金額及び支払方法

イ 平成18年度の歳入徴収又は収納の事務の委託について、その有無と内容を記載している。

(2) 指摘事項及び意見・要望事項では、協定にかかる表記について、基本協定及び年度協定のどちらかを特定しない場合は「協定」としている。

(1) 総務局

局は、人権プラザの管理について、表12のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、施設の設置の趣旨に照らして、財団法人東京都人権啓発センターが管理運営を行うことが合理的である等の理由により、当該団体を特命している。

委託料等の状況は、表13のとおりとなっている。

(表12) 指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
人権プラザ	(財)東京都人権啓発センター	5年間	特命

(表13) 委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
人権プラザ	79,214,555 概算払	77,878,000 確定払	有：会議室使用料等

(2) 生活文化スポーツ局

ア 文化施設

局は、江戸東京博物館ほか5施設について、表14のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、公募に向けて、新規参入事業者に準備期間を与える必要があったことから、指定期間を3年として、財団法人東京都歴史文化財団を特命している。

委託料等の状況は、表15のとおりとなっている。

(表14)指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
江戸東京博物館	(財)東京都歴史文化財団	3年間	特命
写真美術館			
現代美術館			
東京都美術館			
東京文化会館			
東京芸術劇場			

(注) 文化施設では、公募における公平な競争を確保するため、新規参入事業者に2年以上の準備期間を与えることとして、指定期間を3年としている。

(表15)委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
江戸東京博物館	4,274,703,000 確定払	4,580,854,679 確定払 (このうち、 148,486,679は 概算払)	無
写真美術館			有：特別閲覧料
現代美術館			無
東京都美術館			無
東京文化会館			無
東京芸術劇場			無

(注)1 平成18年度の委託料が、前年度より増加しているのは、平成17年度に補助金として支出していた都派遣職員の人件費を委託料に含めたことによるものである。

(注)2 江戸東京博物館ほか5施設は、利用料金制を採用している。

イ 体育施設

局は、東京体育館ほか3施設について、表16のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、駒沢オリンピック公園総合運動場について、主要施設の大規模改修等に伴う利用制限などの理由により、指定期間を3年として、財団法人東京都生涯学習文化財団（現：財団法人東京都スポーツ文化事業団）を特命している。

委託料等の状況は、表17のとおりとなっている。

(表16) 指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
東京体育館	(財)東京都生涯学習文化財団グループ	5年間	公募
東京武道館	(財)東京都生涯学習文化財団グループ	5年間	公募
東京辰巳国際水泳場	日本管財・コナミスポーツグループ	5年間	公募
駒沢オリンピック公園総合運動場	(財)東京都生涯学習文化財団	3年間	特命

(注) 駒沢オリンピック公園総合運動場は、施設の大規模改修に伴い、利用が制限されるため、利用者への安全確保等の必要性から、改修に要する3年間を指定期間としている。

(表17) 委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
東京体育館	2,114,217,048 概算払 (注)1	373,548,191 確定払	無
東京武道館		304,621,286 確定払	無
東京辰巳国際水泳場		514,011,695 確定払	無
駒沢オリンピック公園総合運動場		514,788,307 確定払	無

(注)1 平成17年度については、教育庁所管の埋蔵文化財調査センター及び大島セミナーハウスの執行額等が含まれている。

(注)2 東京体育館ほか3施設は、利用料金制を採用している。

(3) 都市整備局

局は、都営住宅等の管理業務のうち、居住者への直接的対応や日常的な施設管理（収納、滞納整理、居住者管理、設備保守点検、駐車場管理）について、表18のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、制度を円滑に導入するために、全管理戸数の一割程度について、一部の地域から公募を実施し、その実施状況を踏まえ、公募地域を段階的に拡大していく予定であることから、今回は、区部1地域及び多摩1地域を公募し、その他については、東京都住宅供給公社を特命している。

また、指定管理者の業務としなかった募集業務、営繕業務等については、統一性・信頼性の確保が必要であるなどの理由により、東京都住宅供給公社に委託している。

委託料等の状況は、表19のとおりとなっている。

(表18) 指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
都営住宅等区部地域（北区）	東京都住宅供給公社	3年間	公募
都営住宅等多摩地域（武蔵野市、三鷹市、西東京市）	東京都住宅供給公社	3年間	公募
都営住宅等特命地域（北区、武蔵野市、三鷹市、西東京市以外の地域）	東京都住宅供給公社	3年間	特命

(注) 公募地域を段階的に拡大していく予定であることから、指定期間を3年としている。

(表19) 委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
都営住宅等区部地域(北区)	350,150,000 概算払	305,261,250 確定払	有：住宅使用料等
都営住宅等多摩地域(武蔵野市、三鷹市、西東京市)	298,737,000 概算払	251,748,000 確定払	有：住宅使用料等
都営住宅等特命地域(北区、武蔵野市、三鷹市、西東京市以外の地域)	6,266,013,000 概算払	6,540,622,155 確定払	有：住宅使用料等

(注) 1 平成17年度の委託料金額は、戸数按分等により算出した概算額である。

(注) 2 特命地域の平成18年度の委託料が、前年度より増加しているのは、点検対象設備等の管理規模の増によるものである。

(注) 3 管理業務のうち、駐車場管理については、利用料金で管理経費を賄っているため、委託料の支出はない。

(指摘事項 1) 都営住宅等の管理業務の対象を精査するとともに、これを明確にすべきもの

局は、基本協定において、管理業務の対象施設は、都営住宅等及び共同施設としており、対象施設一覧(以下「施設一覧」という。)により示している。

ところで、施設一覧について見たところ、次のような問題点が認められた。

(ア) 住宅及び駐車場のほかに、未利用地が含まれている。未利用地には、表20のとおり、庁舎跡地や独立した住宅跡地など、公の施設に該当しないものなどが含まれているが、これらについても、公の施設の管理業務の対象としている。

(イ) 住宅については、団地名及び所在地が、駐車場については、名称、位置、総区画数及び更改終了月が、それぞれ記載されているが、管理面積、建物の規模等がいずれも記載されておらず、管理業務の対象が明確になっていない。

局は、都営住宅等の管理業務の対象を精査するとともに、これを明確にされたい。

(表20)未利用地の例

名称	面積(m ²)	種別	住宅等として供用されなくなった時期
小石川庁舎	528.72	旧住宅局小石川庁舎跡地	平成15年 3月31日
祖師谷1丁目アパート跡地	1,753.72	木造住宅跡地	平成14年 2月13日
喜多見第2アパート跡地	1,775.56	木造住宅跡地	平成16年 5月30日
四宮アパート跡地	984.13	木造住宅跡地	平成13年12月31日
春日町1丁目アパート跡地	2,409.20	木造住宅跡地	平成15年 3月31日
豊玉仲町第7アパート跡地	5,323.12	木造住宅跡地	平成16年10月31日
吉祥寺第7アパート跡地	988.51	木造住宅跡地	平成 6年12月31日
西府引揚者アパート跡地	4,877.91	引揚者住宅跡地	平成 5年 7月31日
計	18,640.87		

(指摘事項 2) 収入認定業務の水準を適切に設定すべきもの

公営住宅法（昭和26年法律第193号）及び東京都営住宅条例（昭和26年条例第112号）等により、居住者は、収入報告の提出を義務付けられている。これは、収入に応じた使用料を決定するために必要なものである。また、居住者からの収入の申告がない場合において、請求を行ったにもかかわらず、居住者とその請求に応じないときは、近傍同種の住宅の家賃（近隣の民間住宅並みの家賃）を使用料として課すとされている。さらに、収入の申告に基づき決定した使用料と、近傍同種の住宅の家賃との差額分について、国から地域住宅交付金を受けている。

ところで、局は、指定管理者が行う収入認定に関する業務について、業務仕様書において、収入の認定率を過去の実績などを勘案し95パーセント以上としている。

しかしながら、収入報告は、居住者の義務である、居住の実態や収入を確実に把握し、収入に応じた使用料の決定に必要である、地域住宅交付金の受入れに必要であることから、局は、収入認定率について、100パーセントを求めるべきであり、目標率95パーセント以上と設定していることは、適切でない。

局は、収入認定業務の水準を適切に設定されたい。

(指摘事項 3) 年間計画の承認及び事業実施結果の検証を適切に行うべきもの

局は、基本協定において、指定管理者は、当該年度の指定管理業務年間執行計画（以下「年間計画」という。）等を作成し、事前に都の承諾を得なければならないとしている。また、指定管理者は各事業年度終了後、事業報告書を提出しなければならないとしている。

ところで、年間計画及び事業報告書について見たところ、次のような問題点が認められた。

(ア) 年間計画の実績については、事業報告書において報告されているものの、年間計画で提案している代理納付及び独自の催告書発行などの収入率向上のための取組内容については、事業報告書に記載がなく、年間計画どおりに行われたか否か、十分に検証できない状況となっている。

(イ) 滞納整理業務などの業務については、滞納件数など対象件数を把握した上で、その確実な履行を確認すべきものである。

しかしながら、局は、表 2 1 のとおり、年間計画で、過去 3 年間の実績の平均を想定件数としていること、事業報告書では、単に年間の実施件数を記載している状況を確認しているだけで、滞納件数などを把握した上で当該業務量が適切なものであるか否か、検証していない状況にあることが認められた。

局は、年間計画の承認及び事業実施結果の検証を適切に行われたい。

(表 2 1) 特命地域における年間計画の想定件数と事業報告書の年間実施件数

業 務	想定件数	年間実施件数
滞納整理業務		
督促状の作成、送付	600	661
催告書の作成、送付	1,500	2,263
訪問による催告及び納付指導	800	126
法的措置対象者の選定	500	590
居住者管理業務		
収入超過者の明渡努力状況報告書の回収	462	259
明渡指導個別説明会呼出通知の作成、送付	215	221
個別明渡指導	215	160
公的住宅あっせん	215	6

(指摘事項 4) 都営住宅等の利用者満足度の把握・検証を適切に行うべきもの

東京都住宅供給公社(以下「公社」という。)は、指定管理者制度移行以前から、都営住宅居住者等を対象に、表22のとおり、調査項目のアンケートを実施している。

局は、居住者等の利用者満足度を把握するため、公社が実施しているアンケートを利用することとしたが、窓口センター利用者アンケートのみを利用し、居住者アンケートは、管理業務以外の項目が混在していることや回答数が少ないとして利用していない。

そのため、居住者アンケートに含まれている管理業務については、利用者満足度が検証できない状況となっている。

局は、管理業務全体を対象とするなど、都営住宅等の利用者満足度の把握・検証を適切に行われたい。

(表22) 指定管理者が行ったアンケートの内容(抜粋)

調査項目	回答数	業務の種別
居住者アンケート(郵送での配布・回収)		
巡回管理人	64	管理業務の一部
窓口業務	323	管理業務の一部
書類申請手続	208	管理業務の一部
小規模修繕	290	管理業務以外の業務
窓口センター利用者アンケート(出口調査)		
受付時間	774	管理業務の一部
待ち時間	774	管理業務の一部
窓口職員の対応	774	管理業務の一部
窓口サービス等の総合的な満足度	774	管理業務の一部

(指摘事項 5) 都営住宅使用料等の調定を適切に行うべきもの

局は、毎月、都営住宅使用料の調定を行っているが、その金額の算出に当たっては、指定管理者である公社に行わせている収納業務によって得られた情報を基礎としている。

ところで、使用料等の収納業務について見たところ、公社は、居住者から提出される収入報告書の収入額に基づき、年度当初に、使用料等の額を都営住宅管理総合システム（以下「システム」という。）により算出し、これに基づいて、毎月初めに徴収すべき額を算出し、その後、収入の再認定や使用料の減免などの理由により使用料等の変更が生じた場合は、システムに入力し、各月末に、その結果を調定収入変更額として局へ報告している。

しかしながら、局は、報告のあった調定収入変更額について、妥当か否か、検証した上で、調定を行うべきであるにもかかわらず、その金額のまま、翌月初めに、使用料等の調定をしていることが認められた。

局は、都営住宅使用料等の調定を適切に行われたい。

(指摘事項 6) 都営住宅等の管理対象施設における財産の管理を適切に行うべきもの

局は、基本協定により、指定管理者の管理業務の対象となる施設(以下「管理対象施設」という。)の財産を管理させている。

このうち、公有財産に該当するものは、原則として、東京都公有財産規則(昭和39年規則第93号。以下「公有財産規則」という。)に基づき、公有財産として登録されるべきものであることから、基本協定の財産と公有財産台帳とを突合したところ、表23のとおり、相違している事例が認められた。

局は、都営住宅等の管理対象施設における財産の管理を適切に行われたい。

(表 2 3) 管理対象施設の財産と公有財産台帳が相違している事例

管理対象施設の財産が、公有財産台帳に登録されていない
横川五丁目第2アパート受水槽ほか371件
公有財産台帳と管理対象施設の財産の数量が一致しない
新川五丁目アパート受水槽ほか129件

(指摘事項 7) 都営住宅等の管理業務に係る物品の管理を適切に行うべきもの

局は、指定管理者に管理業務を行わせるに当たって、基本協定により、表24のとおり、システムを貸与しているほか、竣工図面などを貸与している。

しかしながら、基本協定には、貸与物品の品名だけが記載され、設置場所及び数量が明示されておらず、適切でない。

局は、都営住宅等の管理業務に係る物品の管理を適切に行われたい。

(表24) システムの貸与状況

(単位：台)

設置場所	貸与物品	
	デスクトップパソコン	ノート型パソコン
公社本社	5	47
窓口センター(17箇所)	64	102

(4) 環境局

局は、檜原都民の森ほか4施設について、表25のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、地理的に事業者の参入機会が限定される施設であることなどから、それぞれの施設の所在する町村を特命している。

委託料等の状況は、表26のとおりとなっている。

(表25)指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
檜原都民の森	檜原村	3年間	特命
奥多摩都民の森	奥多摩町		
大島公園海のふるさと村	大島町		
奥多摩湖畔公園山のふるさと村	奥多摩町		
多幸湾公園	神津島村		

(注) 利用者数の増の取組を短期間に求めるため、指定期間を3年としている。

(表26)委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
檜原都民の森	120,715,246 概算払	110,389,000 確定払	無
奥多摩都民の森	72,537,000 概算払	64,335,000 確定払	無
大島公園海のふるさと村	55,181,000 概算払	49,092,000 確定払	無
奥多摩湖畔公園山のふるさと村	124,671,364 概算払	136,818,000 確定払	無
多幸湾公園	27,232,467 概算払	25,350,000 確定払	無

(注)1 奥多摩湖畔公園山のふるさと村の平成18年度委託料が、前年度より増加しているのは、管理規模(施設：ビジターセンター)の増によるものである。

(注)2 奥多摩都民の森、大島公園海のふるさと村、奥多摩湖畔公園山のふるさと村、多幸湾公園は、利用料金制を採用している。

(指摘事項 8) 檜原都民の森等の管理対象施設の範囲を明確にすべきもの

局は、指定管理者の募集要項において、管理対象施設を示すとともに、基本協定において、対象施設の名称、所在地、面積、平面図、主要公園施設を規定している。

ところで、表 2 7 の事例のとおり、公の施設内にあり、別途、局が使用・管理許可している施設は、指定管理者の管理対象範囲から除外すべきものであるが、その施設が協定に明記されていないため、管理対象施設の範囲が不明確となっている。

局は、檜原都民の森等の管理対象施設の範囲を明確にされたい。

(表 2 7) 使用・管理許可施設の事例

施設名	使用・管理許可施設	使用・管理者	許可の種別
檜原都民の森	森林館厨房 案内所売店	A	使用許可
奥多摩都民の森	栃寄森の家食堂	B	使用許可
奥多摩湖畔公園 山のふるさと村	軽飲食店(山翠亭(やませみてい)) 売店(クラフトセンター売店) 売店(キャンプ場サービスセンター)	C	管理許可

(注) 1 使用許可：法第 2 3 8 条の 4 において、行政財産は、その用途又は目的を妨げない限度においてその使用を許可することができるとしている。

(注) 2 管理許可：東京都自然公園条例(平成 1 4 年条例第 9 5 条)第 4 4 条において、都は、自ら管理することが不適又は困難であると認められる自然公園施設に限り、都以外の者に当該自然公園施設を管理させることができ、都以外の者が自然公園施設を管理しようとするときは、規則で定めるところにより知事に申請し、その許可を受けなければならないとしている。

(指摘事項 9) 年間事業計画書の承認及び検証を適切に行うべきもの

局は、檜原都民の森ほか4施設の管理に係る年度協定において、指定管理者は、年度協定締結後直ちに、事業計画書に基づく年間事業計画書を定め、都に提出し、その承認を受けなければならないとしている。

ところで、年間事業計画書について見たところ、次のような問題点が認められた。

(ア) 指定管理者が行う管理業務の内容、履行方法等については、施設ごとに、管理運営要綱(以下「要綱」という。)で定めている。局は、要綱に基づき、自然教室、体験教室等を企画運営することとしているが、その規模(回数、参加人員)等の基準を示していない。

このため、管理業務の規模等が、指定管理者に委ねられている状況となっており、適切でない。

(イ) 奥多摩湖畔公園山のふるさと村におけるバーベキュー施設については、指定管理者が、管理を受託した時点で、売店からバーベキュー器具を借りた者以外は利用できない状況にあったことから、誰もがバーベキュー施設を利用できるように改善するとして年間事業計画書を提出した。

局は、年間事業計画書の承認の時点で、当該器具を借りた者以外は利用できない状況を直ちに改善させるよう、指導すべきであったにもかかわらず、これを行わなかったことは、適切でない。

局は、年間事業計画書の承認及び検証を適切に行われたい。

(指摘事項 10) 大島公園海のふるさと村等の利用者満足度の把握・検証を適切に行うべきもの

局は、大島公園海のふるさと村、奥多摩湖畔公園山のふるさと村について、サービス向上の評価を行う際の基準として、施設利用者の満足度を把握するためにアンケートを実施し、その結果を翌年度の事業に反映させることとしている。

ところで、各公園におけるアンケートの実施状況について見たところ、次のような問題点が認められた。

(ア) 大島公園海のふるさと村では、アンケート用紙の配布、回収については、管理事務所等の窓口に用紙を備え付け、回収箱を設置し、その結果、42件の回答が寄せられている。

しかしながら、局は、42件の回答では評価する件数としては十分ではないと判断し、利用者満足度の評価対象としていない。このため、利用者満足度が検証できない状況となっている。

(イ) 奥多摩湖畔公園山のふるさと村では、公園の主要施設であるクラフトセンター(木工・陶芸教室等)、ケビン(宿泊施設)の利用者に対して、アンケートを実施している。

しかしながら、総合案内所等の機能を持つビジターセンターは、様々な企画を実施するところであり、職員も常駐するなど、利用者の拠点となる施設であるにもかかわらず、アンケートを実施しておらず、利用者満足度が十分に検証できない状況となっている。

局は、大島公園海のふるさと村等の利用者満足度の把握・検証を適切に行われたい。

(指摘事項 11) 体験教室等に係る参加費の取扱いを適切に行うべきもの

局は、檜原都民の森ほか4施設について、要綱により、指定管理者に体験教室等を実施させている。

ところで、体験教室等の実施状況について見たところ、指定管理者は、表28のとおり、参加者から材料費等の実費相当額を参加費として徴しているが、局は、参加費の取扱いについて、年度協定に定めていないことから、その収支について報告を受けておらず、収支状況が把握できない状態となっており、適切でない。

局は、体験教室等に係る参加費の取扱いを適切に行われたい。

(表28) 体験教室等の実施事例

(単位：人、円)

施設名	件名	実施日	参加人数	参加費
檜原都民の森	木工教室 (ガーデンテーブル)	平成 18.5.13	22	2,600
	自然教室 (サンショウウオの観察)	平成 18.7.23	36	100
奥多摩都民の森	紅葉の天祖山登山	平成 18.11.6～18.11.7	17	8,700
	生芋こんにゃく作りと わさび漬作り体験	平成 18.12.13～18.12.14	12	8,700
大島公園海のふるさと村	キャンプ体験宿泊	平成 18.8	16	大人 7,000 子供 6,000
奥多摩湖畔公園	陶芸教室	平成 18.12.23	15	1,500
山のふるさと村	炭焼きの集い	平成 19.3.17 及び 24	20	1,000
多幸湾公園	伊勢海老漁体験	平成 18.12.2～18.12.3	6	19,500

(指摘事項 1 2) 檜原都民の森等の管理対象施設における財産の管理を適切に行うべきもの

局は、基本協定により、指定管理者に、管理対象施設の財産を管理させている。

このうち、公有財産に該当するものは、原則として、公有財産規則に基づき公有財産として登録されるべきものであることから、基本協定に記載されている財産と公有財産台帳とを突合したところ、表 2 9 のとおり、相違している事例が認められた。

局は、檜原都民の森等の管理対象施設における財産の管理を適切に行われたい。

(表 2 9) 管理対象施設の財産と公有財産台帳が相違している事例

管理対象施設の財産が、公有財産台帳に登録されていないもの	
	大島公園海のふるさと村テニスコート
管理対象施設の財産が、基本協定に記載されていないもの	
	檜原都民の森野鳥の森休憩小屋ほか 4 件
	奥多摩都民の森林業機械収納庫ほか 2 件
	大島公園海のふるさと村炊事舎ほか 2 件
	奥多摩湖畔公園山のふるさと村浄水場機械棟ほか 1 0 件
	多幸湾公園便所

(5) 福祉保健局

ア 保健・医療施設

局は、リハビリテーション病院ほか1施設について、表30のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

委託料等の状況は、表31のとおりとなっている。

(表30) 指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
リハビリテーション病院	(社)東京都医師会	5年間	公募
心身障害者口腔保健センター	(社)東京都歯科医師会		

(表31) 委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
リハビリテーション病院	2,409,757,081 概算払	2,322,812,950 概算払	有:診療料等
心身障害者口腔保健センター	461,040,729 概算払	455,519,440 概算払	有:診療料等

イ 社会福祉施設

局は、品川景德学園ほか36施設について、表32のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、民間移譲を予定している施設等について、それまでの間、適切なサービス提供を行う必要がある等の理由により、従前から管理委託を行っている社会福祉法人を特命している。

委託料等の状況は、表33のとおりとなっている。

(表32)指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
品川景德学園	(社福)東京都社会福祉事業団	3年間	特命
石神井学園			
小山児童学園			
むさしが丘学園			
船形学園			
八街学園			
勝山学園			
片瀬学園	(社福)東京都社会福祉事業団	1年間	特命
伊豆長岡学園			
網代ホームきずな	(社福)多摩同胞会	5年間	公募
新生寮	(社福)救世軍社会事業団	5年間	公募
小平福祉園	(社福)東京都社会福祉事業団	3年間	特命
八王子福祉園			
東村山福祉園			
七生福祉園			
千葉福祉園			
日の出福祉園	(社福)東京都社会福祉事業団	1年間	特命
多摩療護園	(財)多摩緑成会	3年間	特命
日野療護園	(社福)東京都社会福祉事業団	3年間	特命
清瀬療護園	(社福)まりも会	3年間	特命
大泉就労支援ホーム	(社福)東京援護協会	5年間	公募
練馬就労支援ホーム			
清瀬喜望園	(社福)東京アフターケア協会	3年間	特命
視覚障害者生活支援センター	(社福)日本盲人社会福祉施設協議会	3年間	特命
聴覚障害者生活支援センター	(社福)友愛十字会	3年間	特命
清瀬園	(社福)東京都民生委員薫風会	3年間	特命
江東通勤寮	(社福)東京都知的障害者育成会	5年間	公募
大田通勤寮	(社福)東京都知的障害者育成会	5年間	公募
葛飾通勤寮	(社福)原町成年寮	5年間	公募
豊島通勤寮	(社福)東京都知的障害者育成会	5年間	公募
立川通勤寮	(社福)東京都知的障害者育成会	5年間	公募
町田通勤寮	(社福)つるかわ学園	5年間	公募
八王子自立ホーム	(社福)はばたき	3年間	特命
障害者総合スポーツセンター	(社)東京都障害者スポーツ協会	5年間	公募
多摩障害者スポーツセンター	(社)東京都障害者スポーツ協会	5年間	公募
東大和療育センター	(社福)全国重症心身障害児(者)を守る会	5年間	公募
東部療育センター	(社福)全国重症心身障害児(者)を守る会	10年間	公募

(注)1 東部療育センターは、平成17年12月1日に新設された施設であるため、同日から指定管理者制度による管理となっており、また、安定した医療提供体制の確保等の理由から、指定期間を10年としている。

(注)2 民間移譲等が予定されている施設については、それぞれ、指定期間を1年又は3年としている。

(表 3 3) 委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成 17 年度	平成 18 年度	
品川景德学園	317,820,509 概算 払	302,220,410 概算 払	無
石神井学園	673,801,119 概算 払	646,107,781 概算 払	無
小山児童学園	428,513,973 概算 払	393,208,691 概算 払	無
むさしが丘学園	448,727,013 概算 払	411,257,941 概算 払	無
船形学園	448,126,862 概算 払	380,145,887 概算 払	無
八街学園	414,209,941 概算 払	405,524,808 概算 払	無
勝山学園	423,062,564 概算 払	383,286,107 概算 払	無
片瀬学園 (注) 1	330,684,699 概算 払	338,494,459 概算 払	無
伊豆長岡学園	314,552,365 概算 払	279,633,644 概算 払	無
網代ホームきずな (注) 2	109,749,446 概算 払	111,563,075 概算 払	無
新生寮	183,949,541 概算 払	169,257,653 概算 払	無
小平福祉園	763,309,986 概算 払	714,326,074 概算 払	無
八王子福祉園	2,468,660,455 概算 払	2,377,215,883 概算 払	有:診療料等
東村山福祉園	2,445,484,594 概算 払	2,390,102,270 概算 払	有:診療料等
七生福祉園	2,253,915,323 概算 払	2,107,839,042 概算 払	無
千葉福祉園	3,421,884,629 概算 払	3,282,019,118 概算 払	有:診療料等
日の出福祉園	1,310,584,017 概算 払	1,014,589,047 概算 払	無
多摩療護園	845,926,491 概算 払	829,537,893 概算 払	無
日野療護園	865,651,788 概算 払	756,487,264 概算 払	無
清瀬療護園	796,302,874 概算 払	760,008,000 概算 払	無
大泉就労支援ホーム	360,673,389 概算 払	251,744,888 概算 払	無
練馬就労支援ホーム	216,434,675 概算 払	194,652,000 概算 払	無
清瀬喜望園	703,590,741 概算 払	680,289,000 概算 払	有:診療料等
視覚障害者生活支援センター(注) 3	144,152,934 概算 払	151,471,000 概算 払	無
聴覚障害者生活支援センター	157,310,757 概算 払	149,794,000 概算 払	無
清瀬園	383,496,455 概算 払	303,000,536 概算 払	無

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成 17 年度	平成 18 年度	
江東通勤寮 (注) 4	81,272,678 概算払	92,103,000 概算払	無
大田通勤寮 (注) 4	85,266,806 概算払	94,187,000 概算払	無
葛飾通勤寮 (注) 4	100,043,561 概算払	109,078,000 概算払	無
豊島通勤寮 (注) 4	88,820,423 概算払	96,647,000 概算払	無
立川通勤寮 (注) 4	78,446,878 概算払	89,505,000 概算払	無
町田通勤寮 (注) 4	89,859,266 概算払	99,722,000 概算払	無
八王子自立ホーム	109,928,325 概算払	108,700,000 概算払	無
障害者総合スポーツセンター	389,286,869 概算払	371,424,982 概算払	有：宿泊室使用料
多摩障害者スポーツセンター	295,975,525 概算払	291,099,038 概算払	有：宿泊室使用料
東大和療育センター (注) 5	2,730,282,127 概算払	2,799,646,000 概算払	有：診療料等
東部療育センター (注) 6	675,108,434 概算払	2,367,740,459 概算払	有：診療料等

(注) 1 片瀬学園の平成 18 年度の委託料が、前年度より増加しているのは、積立金を積み増したことによるものである。

(注) 2 網代ホームきずなの平成 18 年度の委託料が、前年度より増加しているのは、維持補修費の増などによるものである。

(注) 3 視覚障害者生活支援センターの平成 18 年度の委託料が、前年度より増加しているのは、積立金を積み増したことによるものである。

(注) 4 江東通勤寮ほか 5 通勤寮の平成 18 年度の委託料が、前年度より増加しているのは、障害者自立支援法（平成 17 年法律第 123 号）の施行に伴い、食事提供に係る調理要員及び食材料費の増などによるものである。

(注) 5 東大和療育センターの平成 18 年度の委託料が、前年度より増加しているのは、人件費の増などによるものである。

(注) 6 東部療育センターの平成 17 年度の委託料は、平成 17 年 12 月 1 日から平成 18 年 3 月 31 日までのものである。

(指摘事項 13) 年間事業計画書の承認及び事業実施結果の検証を適切に行うべきもの

局は、品川景德学園ほか36施設の管理に係るそれぞれの基本協定において、指定管理者は、年度協定締結後、事業計画書に基づく年間事業計画書を作成し、都に提出しなければならないとしている。また、事業報告書を、年度終了後に提出しなければならないとしている。

ところで、事業計画書で提案している取組については、当該年度にどのように行う予定なのか、また、その実績について、事業計画どおりに適切に行われたのか、年間事業計画書及び年間事業報告書に記載する必要がある。

しかしながら、事業計画書、年間事業計画書及び事業報告書について見たところ、表34の事例については、事業計画書で提案され、平成18年度に実施されているにもかかわらず、年間事業計画書及び年間事業報告書に記載がないことから、局は、これらについて、把握・検証をしていないことが認めれた。

局は、年間事業計画書の承認及び事業実施結果の検証を適切に行われたい。

(表34) 事業計画書記載事項で、年間事業報告書で確認できないものの事例

施設名	事業計画書記載事項	年間事業計画書	年間事業報告書
日野療護園	介護システムの導入	記載なし	記載なし
清瀬療護園	防災マニュアルの作成	記載なし	記載なし
清瀬喜望園	中長期計画の作成	記載なし	記載なし

ウ 共通

(指摘事項 14) 概算払の事務手続を適正に行うべきもの

分割概算払における精算を省略することができる経費については、「東京都会計事務規則の一部改正について」(平成11年4月1日付10出総第2050号)により、局長及び所長が、支払先における年間及び分割交付ごとの執行計画及び執行状況を把握すること、資金の交付回数が年4回以上のものであって、支払時期及び分割交付ごとの支払予定額を契約書等に明記し、交付資金の額は、適正な金額を算定の上、必要最小限とすることなどの条件をすべて満たすもののうちから、局長又は所長がその都度の精算を省略する必要性を認めたものとしている。

ところで、指定管理者に管理運営させている施設における委託料の概算払の手続について見たところ、次のような問題点が認められた。

- (ア) 局は、執行計画を承認しているが、算出根拠を確認するなど、執行計画が適切であるか、検証しないままそれを承認し、概算払により委託料を支出しているものがある。
- (イ) 局は、分割概算払の精算省略により次期概算払を行う際、精算省略の要件である既交付額の執行状況の確認をしないまま、次期の委託料を当初の執行計画どおり支出している。
- (ウ) 局は、指定管理者から提出された精算書について、支出額及び実費徴収などの委託料以外の収入である雑収入について、その内容を確認せず、精算書が適正であるか検証しないまま、精算手続を完了させている。

局は、概算払の事務手続を適正に行われたい。

(指摘事項 15) 社会福祉施設等の管理対象施設における財産の管理を適切に行うべきもの

局は、基本協定により、指定管理者に、管理対象施設の財産を管理させている。

このうち、公有財産に該当するものは、原則として、公有財産規則に基づき公有財産として登録されるべきものであることから、基本協定に記載されている財産と公有財産台帳とを突合したところ、表35のとおり、相違している事例が認められた。

局は、社会福祉施設等の管理対象施設における財産の管理を適切に行われたい。

(表 3 5) 管理対象施設の財産と公有財産台帳が相違している事例

管理対象施設の財産が公有財産台帳に登録されていない
七生福祉園炭焼き小屋ほか1件
管理対象施設の財産が、基本協定に記載されていない
八王子福祉園酸素ボンベ格納庫ほか3件
公有財産登録と基本協定の数量・面積等が一致しない
聴覚障害者生活支援センター(建物)ほか5件
公有財産の登録漏れ及び基本協定への記載漏れ
清瀬療護園倉庫ほか10件

(指摘事項 16) 社会福祉施設等の管理対象施設における物品の管理を適切に行うべきもの

局は、指定管理者に管理業務を行わせるに当たって、基本協定により、管理対象施設の物品を使用させている。

この物品は、原則として、備品として登録されるべきであるが、次のような問題点が認められた。

(ア)局は、指定管理者に、年度末現在の重要物品(100万円以上の備品)の状況を報告させているが、報告と備品登録データを照合していないことから、表36のとおり、不適切な状況となっている。

(イ)局が所管する物品については、財務会計システムのデータファイルに記録して整理しなければならないが、各施設の物品の管理について見たところ、表37のとおり、不適切な事例が認められた。

また、東部療育センターにおいては、出納長室(現会計管理局)と協議の上、100万円未満の物品について、財務会計システムによらない管理を行っているとしているが、これは、平成17年度の東部療育センターの開設に伴う購入物品についてのみ認められたものであり、平成18年度以降については、原則どおり、財務会計システムによる管理が必要である。

局は、社会福祉施設等の管理対象施設における物品の管理を適切に行われたい。

(表36)重要物品の不適切な事例

(単位:円)

内 容	品 名	取得金額
物品が備品登録されていない	清瀬療護園コンパクト浴槽ほか111点	212,421,766
一覧表に記載されていない物品がある	千葉福祉園乗合自動車ほか22点	93,710,599
一覧表に重複して記載されている	東村山福祉園小型普通乗用自動車ほか4点	9,118,450
廃棄済みの物品が一覧表に記載されている	清瀬療護園食器洗浄機ほか2点	5,882,000
都に帰属しない物品が一覧表に記載されている	清瀬療護園軽自動車	1,143,810

(注) 備品登録されていないものには、取得金額不明のものが4点含まれる。

(表37)物品の不適切な事例

財務会計システムによる備品の管理が行われていない施設	
	江東通勤寮ほか5通勤寮
財務会計システムによる備品の管理が一部行われていない施設	
	障害者総合スポーツセンター
	多摩障害者スポーツセンター
	東部療育センター(平成18年度購入分)

(意見・要望事項 1) 委託料の支払方法について検討すべきもの

指定管理者制度において、委託料の支払方法については、確定払が原則であり、精算を前提とした概算払は、例外であるとされている。

ところで、指定管理者に管理運営させている施設は、表38のとおり、種別、特性等が異なっている。

委託料の支払いに当たっては、施設の種別、特性等を踏まえた上で、概算払とすることができるかという観点からの検討が行われるべきであるが、十分な検討が行われておらず、指定管理者制度により管理運営させているすべての施設について、概算払による支払いが行われている状況にある。

また、事業計画書、年間事業計画書及び事業報告書を確認したところ、指定管理者が、それぞれサービスの向上や経費の節減等に取り組んでいることが認められた。施設によっては、委託料の支払方法を確定払とすることにより、更なるサービスの向上等が期待できるものもあると考えられる。

局は、施設の種別、特性等を勘案し、確定払とするなど、委託料の支払方法について、検討されたい。

(表38) 指定管理者に管理運営させている公の施設

種 別	施設名
医療施設	リハビリテーション病院、心身障害者口腔保健センター
社会福祉施設	
児童養護施設	品川景德学園ほか8施設
母子生活支援施設	網代ホームきずな
婦人保健施設	新生寮
知的障害者(児)施設	小平福祉園ほか5施設
身体障害者療護施設	多摩・日野・清瀬療護園
身体障害者入所授産施設	大泉・練馬就労支援ホーム、清瀬喜望園
身体障害者更生施設	視覚障害者生活支援センター、聴覚障害者生活支援センター
内部障害者更生施設	清瀬園
知的障害者通勤寮	江東通勤寮ほか5施設
肢体不自由自立ホーム・ 身体障害者通所授産施設	八王子自立ホーム
身体障害者福祉センター	障害者総合スポーツセンター、多摩障害者スポーツセンター
重症心身障害児施設	東大和療育センター、東部療育センター

(意見・要望事項 2) 積立金の取扱いについて検討すべきもの

局は、基本協定により、概算払による委託料から、当該年度の管理業務に要した経費を控除した額の残余金について、指定管理者が積立金として積み立てることができるとしており、平成18年度末現在の積立金残高は、表39のとおりである。

局は、「都立社会福祉施設の繰越金等の取扱方針について」(平成18年3月24日付17福保総計第381号)において、施設の安定した運営を確保する上で、積立金の算定は、個別の施設及び会計単位ごとに、施設の老朽化や職員の年齢構成など個々の施設の実情を踏まえ、積立目的及び内容を定めた上で行うこととしている。

ところで、積立金の取扱いについて見たところ、次のような問題点が認められた。

- (ア)局は、積立金の使途について、人件費、修繕、備品等購入とし、その限度額を定めているものの、施設ごとに個々の実情を踏まえた内容を定めていない。
- (イ)積立金の取崩しに当たっては、都に事前協議を行い、その承認を得ることを条件としているが、積立金の取崩しの要件については、明確に定められていない。

また、残余金を積立金として積み立てることができるとしていることから、概算払による委託料の精算額には、管理業務に要した経費以外のものが含まれる状況となっている。

局は、算定内容及び取崩しの要件を具体的に定めるなど、積立金の取扱いについて、検討されたい。

(表39) 各施設の平成18年度末現在の積立金残高

(単位:円)

	施設の名称	指定管理者名	合計額
1	品川景德学園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
2	石神井学園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
3	小山児童学園	(社福)東京都社会福祉事業団	52,909,000
4	むさしが丘学園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
5	船形学園	(社福)東京都社会福祉事業団	53,085,000
6	八街学園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
7	勝山学園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
8	片瀬学園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
9	伊豆長岡	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
10	網代ホームきずな	(社福)多摩同胞会	54,733,832
11	新生寮	(社福)救世軍社会事業団	29,900,491
12	小平福祉園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
13	八王子福祉園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
14	東村山福祉園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
15	七生福祉園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
16	千葉福祉園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
17	日の出福祉園	(社福)東京都社会福祉事業団	57,311,536
18	多摩療護園	(財)多摩緑生会	366,000,000
19	日野療護園	(社福)東京都社会福祉事業団	50,000,000
20	清瀬療護園	(社福)まりも会	252,846,907
21	大泉就労支援ホーム	(社福)東京援護協会	50,000,000
22	練馬就労支援ホーム	(社福)東京援護協会	60,062,304
23	清瀬喜望園	(社福)東京アフターケア協会	159,598,343
24	視覚障害者生活支援センター	(社福)日本盲人社会福祉施設協議会	91,358,453
25	聴覚障害者生活支援センター	(社福)友愛十字会	97,639,211
26	清瀬園	(社福)東京都民生委員薫風会	131,700,000
27	江東通勤寮	(社福)東京都知的障害者育成会	22,760,344
28	大田通勤寮	(社福)東京都知的障害者育成会	20,854,794
29	葛飾通勤寮	(社福)原町成年寮	15,335,013
30	豊島通勤寮	(社福)東京都知的障害者育成会	22,076,924
31	立川通勤寮	(社福)東京都知的障害者育成会	20,250,992
32	町田通勤寮	(社福)つるかわ学園	23,758,847
33	八王子自立ホーム	(社福)はばたき	38,613,401
34	障害者総合スポーツセンター	(社)東京都障害者スポーツ協会	16,100,735
35	多摩障害者スポーツセンター	(社)東京都障害者スポーツ協会	7,024,447
36	東大和療育センター	(社福)全国重症心身障害児(者)を守る会	57,015,993
37	東部療育センター	(社福)全国重症心身障害児(者)を守る会	425,955,766
	合 計		2,776,892,333

(6) 産業労働局

局は、産業貿易センターほか2施設について、表40のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、食品技術センター及びしごとセンターについて、施設の設置の趣旨に照らして、財団法人東京都農林水産振興財団及び財団法人東京しごと財団が管理運営を行うことが合理的である等の理由により、当該団体を特命している。

委託料等の状況は、表41のとおりとなっている。

(表40)指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
産業貿易センター	(財)東京都中小企業振興公社	5年間	公募
食品技術センター	(財)東京都農林水産振興財団	5年間	特命
しごとセンター	(財)東京しごと財団	5年間	特命

(注) 産業貿易センターは、浜松町館と台東館から成り、これを1施設としている。

(表41)委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
産業貿易センター	632,089,579 概算払	-	無
食品技術センター	315,043,417 概算払	214,370,002 概算払	有：開放試験室使用料等
しごとセンター	1,478,978,559 概算払	1,345,866,135 概算払	有：講堂使用料等

(注) 産業貿易センターは、平成18年度から利用料金制を採用しており、利用料金で管理経費を賄っているため、委託料の支出はない。

(指摘事項 17)産業貿易センターの管理対象施設における物品の管理を適切に行うべきもの

局は、指定管理者に管理業務を行わせるに当たって、管理対象施設の物品を使用させている。

ところで、局は、基本協定により、指定管理者に、物品の状況を報告させることとしているが、産業貿易センター（浜松町館、台東館）については、その報告が行われておらず、物品の管理状況が確認できない状況となっている。

局は、産業貿易センターの管理対象施設における物品の管理を適切に行われたい。

(7) 建設局

ア 駐車場

局は、表4-2の駐車場について、表4-3のとおり、所在地及び施設構造面の特殊要因から3つに区分して、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

当該施設は、利用料金で管理経費を賄っているため、委託料の支出はない。

(表4-2) 指定管理者に管理運営させる駐車場の概要

施設名	所在地	延床面積	構造等	駐車面積	駐車台数
八重洲駐車場	中央区日本橋三丁目、中央区京橋一丁目地先道路内(八重洲通り地下)	13,138 m ²	地下2階 自走式	4,784 m ²	265 台
日本橋駐車場	中央区日本橋一丁目、二丁目及び三丁目地先道路内(昭和通り地下)	8,121 m ²	地下1階 自走式	2,771 m ²	190 台
宝町駐車場	中央区日本橋三丁目、中央区京橋一丁目、二丁目及び三丁目地先道路内(昭和通り地下)	7,992 m ²	地下1階 自走式	2,771 m ²	190 台
新京橋駐車場	中央区京橋三丁目、中央区銀座一丁目、二丁目及び三丁目地先道路内(昭和通り地下)	9,100 m ²	地下1階 自走式	3,205 m ²	220 台
東銀座駐車場	中央区銀座五丁目、七丁目及び八丁目地先道路内(昭和通り地下)	7,675 m ²	地下1階 自走式	2,641 m ²	180 台
中野駐車場	中野区中野四丁目9番地先道路内 (中野区道補助2-2-3号線予定区域内)	1,809 m ²	広場式 自走式	1,809 m ²	86 台
三田駐車場	港区三田二丁目6番5号(一部都市計画道路補助7号線予定区域内)	2,219 m ²	広場式 自走式	1,788 m ²	80 台

(注) 昭和通り地下の駐車場は、駐車場と道路が排水・換気・受電などの設備を共用する地下一体構造となっている。

(表4-3) 指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
八重洲・日本橋・宝町・新京橋・東銀座駐車場	(財)東京都道路整備保全公社	5年間	公募
中野駐車場	東武ビルマネジメント(株)	3年間	公募
三田駐車場	スターツアメニティー(株)	3年間	公募

(注) 中野・三田駐車場は、道路拡幅などの都市計画事業の予定を考慮し、指定期間を3年としている。

(指摘事項 18) 駐車場の管理業務の内容を精査すべきもの

公の施設内の自動販売機等の便益施設の管理運営については、協定に定めることにより、指定管理者に行わせることができる。また、従来どおり、公の施設外の施設として、使用許可等を行う場合もある。

局は、財団法人東京都道路整備保全公社（以下「財団」という。）が管理運営する八重洲駐車場ほか4施設において、飲料類自動販売機5台について、道路占用許可（占用料金：20万4,000円）を行い、管理業務の範囲から除外している。

一方、東武ビルマネジメント株式会社及びスターツアメニティー株式会社（以下「会社」という。）が、それぞれ管理運営する中野駐車場及び三田駐車場においては、局が、管理業務の範囲内で指定管理者に飲料類自動販売機を設置させている。

ところで、当該駐車場における便益施設の設置状況及び管理運営について見たところ、次のような問題点が認められた。

(ア)局は、駐車場の利用に係る料金について、指定管理者の収入とする利用料金制を採用し、利用料金収入額から管理運営経費額を減じた額を都に納入するものとしている。

しかしながら、中野駐車場及び三田駐車場に設置させている飲料類自動販売機（各2台）については、現に管理業務として行っているにもかかわらず、その取扱いについて、協定に規定されていないため、これに係る収支が納入金額の算定に反映されていない状況となっている。

(イ)便益施設の管理運営について、公の施設として指定管理者に行わせるべきか否かは、その設置目的等から判断すべきであるが、同種の公の施設における同種類の便益施設の設置について、財団が従前から管理している施設と、新たに会社が指定管理者となった施設とで、その取扱いが異なっており、納付金額の算定条件に差が生じることから、公平性に欠けるものとなっている。

局は、駐車場の管理業務の内容を精査されたい。

(注) 道路占用許可：道路法（昭和27年法律第180条）第32条において、道路に工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならないとしている。

(指摘事項 19) 事業実施結果を適切に把握・分析し、翌年度に反映すべきもの

局は、基本協定において、駐車場の利用に係る料金（以下「利用料金」という。）は、指定管理者の収入とし、都と指定管理者は、当該年度の利用料金収入の額（以下「収入基準額」という。）及び当該年度の業務に関する経費の額（以下「管理運営経費相当額」という。）について協議、決定し、収入基準額から管理運営経費相当額を減じて得た額（以下「納入金額」という。）を都に納入するものとしている。各年度の納入金額の協議、決定に際しては、収支計画書及び事業実施計画書等を提出しなければならないとしている。

ところで、中野駐車場では、当初の事業計画書において、時間貸利用に加えて、定期貸利用（パーク&ライド定期（四輪用）：限定20台、月額1万2,000円、自動二輪定期：限定5台、月額6,000円）の導入を計画し、指定期間中の収支計画は、表44のとおりとなっている。また、平成18年度の年度協定締結に係る計画書等においても、定期貸利用を実施することとしている。

しかしながら、平成18年度事業報告書等を見たところ、表45のとおり、時間貸しの需要が高いことから、定期貸しは実施していない。局は、このことを把握しているにもかかわらず、平成19年度の年度協定の締結に当たり、当初の事業計画書どおり定期貸利用を計上した収支計画を提出させており、前年度の事業実施結果を反映させていない。

局は、事業実施結果を適切に把握・分析し、翌年度に反映されたい。

(表 4 4) 中野駐車場の指定期間の収支計画 (抜粋)

(単位: 千円)

項 目	平成 18 年度	平成 19 年度	平成 20 年度	計
	金 額	金 額	金 額	金 額
収支計画				
収入基準額 (a)	125,375	126,669	127,963	380,007
管理運営経費相当額 (b)	37,409	37,468	37,468	112,345
都への納入可能額 (c = a - b) (注) 1	87,966	89,201	90,495	267,662
収入基準額内訳				
収入総額	125,375	126,669	127,963	380,007
時間貸利用収入	125,240	126,480	127,720	379,440
定期貸利用収入 (注) 2	135	189	243	567
管理運営経費相当額内訳				
支出総額	37,409	37,468	37,468	112,345
人件費	11,515	11,515	11,515	34,545
事業費	20,296	20,346	20,346	60,988
間接費	3,817	3,823	3,823	11,463
公租公課	1,781	1,784	1,784	5,349

(注) 1 都への納入可能額を、協議により納入金額として決定し、各年度協定に規定する。

(注) 2 各年度の定期貸利用収入は、12,000 円×20 台 + 6,000 円×5 台について、導入率 (平成 18 年度 50%、平成 19 年度 70%、平成 20 年度 90%) で算定している。

(表 4 5) 中野駐車場の平成 1 8 年度事業実績収支 (抜粋)

(単位: 千円)

項 目	金 額
収支	
収入総額 (a)	120,446
管理運営経費相当額 (b)	27,711
差引 (c = a - b)	92,735
収入総額内訳	
収入総額	120,446
時間貸利用収入	120,446
定期貸利用収入	0
管理運営経費相当額内訳	
支出総額	27,711
人件費	10,200
事業費	13,363
間接費	2,828
公租公課	1,320

イ 公園等

局は、都立公園・庭園・動物園・霊園・葬儀所等の84施設(以下「公園等」という。)について、表46のとおり、公園等のスケールメリットを確保しつつ、施設の特性、地理的条件により区分し、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、駒沢オリンピック公園及び瑞江葬儀所について、主要施設の大規模改修等の理由により、指定期間を3年として、財団法人東京都生涯学習文化財団(現:財団法人東京都スポーツ文化事業団)及び財団法人東京都公園協会を特命している。また、動物園及び霊園について、施設の特異性から公共的団体に管理させることが適切である等の理由により、財団法人東京動物園協会及び財団法人東京都公園協会を特命している。

委託料等の状況は、表47のとおりとなっている。

(表46)指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
防災公園グループ(8公園)	(財)東京都公園協会	5年間	公募
都市部の公園グループ(20公園)	(財)東京都公園協会	5年間	公募
狭山丘陵グループ(4公園)	西武・狭山丘陵パートナーズ	5年間	公募
多摩丘陵グループ(5公園)	(財)東京都公園協会	5年間	公募
武蔵野の公園グループ(17公園)	(財)東京都公園協会	5年間	公募
夢の島公園・夢の島熱帯植物館	日比谷アメニス夢の島グループ	5年間	公募
潮風公園・台場公園	埠頭公社・テレポートセンターグループ	5年間	公募
駒沢オリンピック公園	(財)東京都生涯学習文化財団 (現:(財)東京都スポーツ文化事業団)	3年間	特命
文化財庭園グループ(9庭園)	(財)東京都公園協会	5年間	公募
動物園(4動物園)	(財)東京動物園協会	10年間	特命
霊園(8霊園)	(財)東京都公園協会	5年間	特命
青山葬儀所	日比谷花壇グループ	5年間	公募
瑞江葬儀所	(財)東京都公園協会	3年間	特命
日比谷公会堂・日比谷大音楽堂	大星ビル管理・共立・日比谷アメニス共同事業体	5年間	公募

(注)1 動物園は、事業の特異性等の理由から、指定期間を10年としている。

(注)2 駒沢オリンピック公園は、施設の大規模改修期間であること、瑞江葬儀所は、今後のあり方について検討中であることなどの理由から、それぞれ、指定期間を3年としている。

(表 4 7) 委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成 17 年度	平成 18 年度	
防災公園グループ(8 公園)	6,357,339,311 概算払 (注) 1	4,410,034,000 確定払	有: 占用料等
都市部の公園グループ(20 公園)		文化財庭園グループ(9 園)を含む。 (注) 2	有: 占用料等
多摩丘陵グループ(5 公園)			有: 占用料等
武蔵野の公園グループ(17 公園)			有: 占用料等
霊園(8 霊園)			1,113,524,000 確定払
瑞江葬儀所		326,016,000 確定払	有: 火葬料等
狭山丘陵グループ(4 公園)		183,678,000 確定払	有: 占用料
夢の島公園・夢の島熱帯植物館		245,700,000 確定払	有: 入館料等
潮風公園・台場公園		61,360,000 確定払	有: 占用料
青山葬儀所 (注) 3		-	無
日比谷公会堂・日比谷大音楽堂		185,577,000 確定払	有: 会場使用料等
駒沢オリンピック公園		134,947,000 確定払	有: 占用料
文化財庭園グループ(9 庭園)	489,228,000 確定払	(注) 2 に含まれる	有: 占用料
動物園(4 動物園)(注) 4	1,850,308,215 概算払	5,567,021,000 確定払	有: 入園料等

(注) 1 平成 17 年度の防災公園グループ等の委託料は、小山内裏公園 85,700,000 円(確定払)を含んでいる。

小山内裏公園は、平成 16 年 7 月新規開園のため、同時に指定管理者制度を適用し、日比谷アメニスグループを指定管理者に指定し、平成 18 年 3 月まで管理運営させていた。平成 18 年 4 月からは、多摩丘陵グループ(5 公園)としての管理となっている。

駒沢オリンピック公園については、委託料のほかに、教育庁所管駒沢オリンピック公園総合運動場との共用部分に係る諸経費(30,766,283 円)を負担している。

(注) 2 文化財庭園グループ(9 庭園)は、利用料金制を採用している。平成 18 年度の委託料は、防災公園グループ等の委託料に含まれている。

(注) 3 青山葬儀所は、平成 18 年度から利用料金制を採用しており、利用料金により管理経費を賄っているため、委託料の支出はない。

(注) 4 動物園の平成 18 年度の委託料が、前年度より増加しているのは、管理業務(飼育等)の増などによるものである。

(指摘事項 20) 公園等の管理対象施設の範囲を明確にすべきもの

局は、指定管理者の募集要項における管理対象施設の概要について、所在地、面積、平面図、主要公園施設を示すとともに、基本協定において、管理対象施設の名称及び所在地を規定している。

ところで、表 4 8 の事例のとおり、公園等の施設内にあり、別途、局が管理許可している施設は、指定管理者の管理対象範囲から除外すべきものであるが、その施設が協定に明記されていないため、管理対象施設の範囲が不明確となっている。

局は、公園等の管理対象施設の範囲を明確にされたい。

(表 4 8) 管理許可施設の事例

施設名	管理許可施設	管理者	許可の種別
葛西臨海公園	葛西臨海公園駐車場	(財)東京都公園協会	管理許可
浜離宮恩賜庭園	浜離宮恩賜庭園売店第 3 号	D	管理許可
葛西臨海水族園	葛西臨海水族園飲食店	(財)東京動物園協会	管理許可
日比谷公会堂	日比谷公会堂売店	E	管理許可

(指摘事項 21) 年間事業計画書の承認及び事業実施結果の検証を適切に行うべきもの

局は、公園等の管理に係る年度協定において、指定管理者は、年度協定締結後直ちに、月ごとの管理運営業務に係る 月別支出計画書、年間作業計画書、事業計画書に基づく年間事業計画書を作成し、都に提出し、その承認を受けなければならないとしている。また、基本協定において、指定管理者は、各年度終了後、事業報告書を遅滞なく都に提出しなければならないとしている。

この年間事業計画書について見たところ、イベント等の計画が記載されているのみで、その他の管理運営業務については、平成18年度の計画が明確になっていないことが認められた。これについて、局は、年間作業計画書に管理運営業務についても記載があるため、年間事業計画書はイベント等の計画のみで要件を満たしているとしている。

しかしながら、年間作業計画書は、清掃等維持管理に係る作業の頻度及び実施時期の計画であり、表49のとおり、事業計画書で提案し、実際には、平成18年度に実施している取組の計画が示されていない。また、年間事業計画書及び年間事業報告書にも記載がない。このため、これらの取組が、事業計画書どおりに実施されているか否か、把握・検証できない状況となっている。

局は、年間事業計画書の承認及び事業実施結果の検証を適切に行われたい。

(表49) 事業計画書記載事項で、年間事業報告書で確認できないものの例

	事業計画書記載事項	年間事業計画書	年間事業報告書
霊園	霊園接遇マニュアル	記載なし	記載なし
	お客様サポートセンター	記載なし	記載なし
	著名人墓地マップの作成	記載なし	記載なし

(指摘事項 22) 公園等の利用者満足度の把握・検証を適切に行うべきもの

局は、サービスの質の向上や安全管理面の徹底等、指定管理者の管理運営について不断の見直しを図るため、都立公園等指定管理者評価マニュアル(以下「マニュアル」という。)を定め、各施設の特性を踏まえた評価を行うとしている。評価に当たって、利用者サービス向上の取組については、指定管理者が事業計画書で提案した内容の実績に基づき評価し、利用者満足度については、指定管理者が実施したアンケート結果に基づき評価することとしている。

ところで、アンケートの実施方法等について見たところ、次のような問題点が認められた。

(ア) 公園等の施設は、季節、天候等の条件により、施設の状況及び利用者数変動するものであるにもかかわらず、公園等84施設のうち、75施設については、年1回閑散期のみの実施となっており、施設の状況を踏まえた利用者満足度が十分把握できない状況となっている。

(イ) 秋留台公園ほか4公園については、表50のとおり、回答数が極めて少ないことから、利用者満足度が十分把握できない状況となっている。

(ウ) 浜離宮恩賜庭園ほか8庭園等については、有料施設であり、施設の防犯性が確保されているとの理由から、アンケートの項目に安全・安心面を設定していないため、施設の安全性等が評価されていない状況となっている。

(エ) 庭園等では、表51のとおり、施設の特性に応じた項目を設定してアンケートを実施しているが、評価については、マニュアルで表52の基本項目により行うと規定している。この結果、表53のとおり、表51の特性に応じた項目を加えた評価を行っていない。

また、施設ごとに評価項目の平均点を算出し、施設の評価を行っているが、表53のとおり、施設により評価項目数が違うにもかかわらず、同じウェイトで評価が行われている。

このため、当該評価は、施設の特性を踏まえたものとなっておらず、利用者満足度が十分検証されていない状況となっている。

局は、アンケートの実施方針を定めるなど、アンケートを適切に実施するとともに、施設の特性に応じた項目についても評価するなど、公園等の利用者満足度の把握・検証を適切に行われたい。

(表50)アンケートの実施状況

公園名	年間利用者数	回答数	実施時期
秋留台公園	602,307人	19	平成18年12月～平成19年1月
桜ヶ丘公園	140,124人	30	
東白髭公園	219,894人	31	
大泉中央公園	275,335人	37	
善福寺公園	810,412人	39	

(注) 利用者数は、概数値である。

(表51)施設の特性に応じたアンケート調査項目の一例

区分	施設の特性に応じたアンケート調査項目
庭園	各庭園の特有施設(例:庭のづくり(岩の配置、泉水など))
霊園、葬儀所	事務手続のわかりやすさ、個人情報保護の信頼度

(表52)評価の基本項目

評価項目	評価(配点)
1 樹木や刈込の管理、植物の状態	5段階評価 5点満点
2 トイレや休憩所の清潔さ	
3 園内の案内・看板のわかりやすさ	
4 安全・安心	
5 イベントなどの楽しさ・賑やかさ	
6 職員の接遇	
7 総合満足度	
施設の評価(1～7の平均点)	1～7の合計÷7

(表53)評価の実施状況

施設名	実際に評価した項目
浜離宮恩賜庭園、旧芝離宮恩賜庭園、小石川後樂園、六義園、旧岩崎邸庭園、向島百花園、清澄庭園、旧古河庭園、殿ヶ谷戸庭園	1 樹木や刈込の管理、植物の状態
	2 トイレや休憩所の清潔さ
	3 園内の案内・看板のわかりやすさ
	4 イベントなどの楽しさ・賑やかさ
	5 職員の接遇
	6 総合満足度
日比谷公会堂、日比谷大音楽堂、青山葬儀所、瑞江葬儀所	1 樹木や刈込の管理、植物の状態
	2 トイレや休憩所の清潔さ
	3 職員の接遇
	4 総合満足度

(指摘事項 23) 彫刻園の展示作品を適切に管理できるよう必要な方策を講じるべきもの

井の頭自然文化園には、名誉都民である彫刻家北村西望氏の作品を展示する彫刻園があり、絵画やブロンズ像のほかに、石膏像などの破損しやすい作品が複数展示されている。

ところで、展示作品の管理について見たところ、次のような不適切な状況が認められた。

(ア) 彫刻園の入口に看板を設置し、入園者が作品に触れることを禁じているが、実際には、誰でも容易に触ることができる状態になっている。

(イ) 防犯カメラを設置し、建物内を監視しているが、設置台数が少ないため、死角となる場所が複数生じている。

局は、指定管理者が彫刻園の展示作品を適切に管理できるよう、必要な方策を講じられたい。

(意見・要望事項 3) 公園と公園駐車場の管理のあり方について検討すべきもの

局は、都立公園(以下「公園」という。)の有料駐車場(以下「公園駐車場」という。)の管理運営については、指定管理者の管理業務とせず、別途、管理許可を行っており、その管理許可状況は、表54のとおりである。

ところで、公園駐車場の管理について見たところ、次のような状況が認められた。

(ア)表55の公園駐車場は、駐車場として造られた施設の一部について、公園駐車場管理者に対して管理許可しているものであり、管理許可の対象となっていない部分については、使用する必要がある都度、臨時駐車場として、占有許可をすることとし、公園駐車場管理者が、土・日・祝日などに占有許可を受けて使用している。

しかしながら、管理許可の対象となっていない範囲の管理状況について見たところ、管理許可部分と同様に駐車場として使用できる状態となっており、監査日(平成19.10.24)現在、公園駐車場管理者が、占有許可を受けることなく使用し、占有許可が適切に行われていない状況にある。

(イ)身体障害者手帳の提示により、駐車料金を免除されるが、宇喜田公園第一・第二駐車場では、利用者が多い土・日・祝日以外は公園駐車場詰所に職員がおらず、駐車料金免除を受けることが困難である。このため、公園利用者のための駐車場という本来の役割が十分果たされているとはいえない状況にある。

こうした状況は、公園と公園駐車場の管理を一体的に行うことなどにより、改善されるものであると考えられる。

局は、公園と公園駐車場の管理のあり方について検討されたい。

(注)1 設置許可、管理許可：都市公園法(昭和31年法律第79条)第5条において、公園管理者は、当該公園管理者が自ら設け、又は管理することが不適又は困難であると認められるものの、当該公園管理者以外の者が設け、又は、管理することが当該公園の機能の増進に資すると認められるものに限り、許可することができるとしている。

(注)2 占有許可：東京都立公園条例(昭和31年条例第107号)第13条において、物件を設けずに公園を占有しようとする者は、申請し、許可を受けなければならないとし、同第14条において、その占有料について定めている。

(表54) 公園駐車場を管理許可している公園とその管理者の状況

公園名(駐車場のある公園数)	公園の指定管理者	公園駐車場の管理者
防災公園グループ(うち7公園)	(財)東京都公園協会	(財)東京都公園協会
都市部の公園グループ(うち9公園)	(財)東京都公園協会	(財)東京都公園協会
狭山丘陵グループ(うち4公園)	西武・狭山丘陵パートナーズ	-
多摩丘陵グループ(うち5公園)	(財)東京都公園協会	(財)東京都公園協会
武蔵野の公園グループ(うち5公園)	(財)東京都公園協会	(財)東京都公園協会
夢の島公園、夢の島熱帯植物館(うち1公園)	日比谷アメニス夢の島グループ	(財)東京都公園協会
潮風公園・台場公園(うち1公園)	埠頭公社・テレポートセンターグループ	(財)東京都公園協会
駒沢オリンピック公園(うち1公園)	(財)東京都生涯学習文化財団 (現:(財)東京都スポーツ文化事業団)	(財)東京都公園協会

(表55) 不適正な管理状況の公園駐車場の例

許可施設名	公園名
和田堀公園駐車場	防災公園グループ
舎人公園第一駐車場	
葛西臨海公園駐車場	
宇喜田公園第一駐車場	都市部の公園グループ
宇喜田公園第二駐車場	
武蔵野の森公園駐車場	武蔵野の公園グループ
夢の島公園第一駐車場	夢の島公園・夢の島熱帯植物館
夢の島公園第二駐車場	

ウ 共通

(指摘事項 24) 公園等の管理対象施設における財産の管理を適切に行うべきもの

局は、基本協定により、指定管理者に、管理対象施設の財産を管理させている。

このうち、公有財産に該当するものは、原則として、公有財産規則に基づき公有財産として登録されるべきものであることから、基本協定に記載されている財産と公有財産台帳とを突合したところ、表56のとおり、相違している事例が認められた。

局は、公園等の管理対象施設における財産の管理を適切に行われたい。

(表56) 管理対象施設の財産と公有財産台帳が相違している事例

管理対象施設の財産が、公有財産台帳に登録されていない
井の頭自然文化園倉庫ほか19件
管理対象施設の財産が、基本協定に記載されていない
向島百花園稲荷社ほか4件
公有財産台帳と管理対象財産の数量・面積等が一致しない
瑞江葬儀所管理棟ほか22件
公有財産の登録漏れ及び基本協定への記載漏れ
多磨霊園管理事務所裏倉庫ほか2件
管理対象外の建物が基本協定に記載されている
小金井公園駐車場売札所ほか23件
既に廃止された施設が公有財産台帳から除却されていない
石神井公園ごみ集積所ほか1件
管理対象外である指定管理者の物品が基本協定に記載されている
八重洲駐車場駐車券発行機ほか30点

(指摘事項 25) 公園等の管理対象施設における物品の管理を適切に行うべきもの

局は、指定管理者に管理業務を行わせるに当たって、基本協定により、業務に必要な物品を貸与している。

ところで、局が貸与している物品について見たところ、次のような問題点が認められた。

- (ア)局は、公園の野球場、テニスコート、サッカー場等のスポーツ施設の利用申込受付業務については、東京都スポーツ施設予約管理システムにより行うこととしており、このシステムの端末機等を設置し、使用、管理させているが、当該機器(31公園、端末機37台等)について、その設置場所及び台数などが協定に記載されていない。
- (イ)局は、霊園の管理業務に用いるため、東京都霊園管理システムの端末機等を設置し、使用、管理させているが、当該機器(8霊園及び財団法人東京都公園協会本社、端末機19台等)について、その設置場所及び台数などが協定に記載されていない。

局は、公園等の管理対象施設における物品の管理を適切に行われたい。

(8) 港 湾 局

ア 海上公園

局は、海上公園40施設について、表57のとおり、管理運営に特性のある施設は施設ごとに、管理運営に類似性・同一性がある施設はスケールメリットと地域性、道路ネットワークを勘案しグループ化して、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

委託料等の状況は、表58のとおりとなっている。

(表57)指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
東部地区公園グループ(18公園)	埠頭公社・テレポートセンターグループ	5年間	公募
南部地区公園グループ(18公園)	日比谷アメニス南部地区(18公園)グループ	5年間	公募
若洲海浜公園	若洲シーサイドパークグループ	7年間	公募
有明テニスの森公園	有明テニス・マネージメントチーム	5年間	公募
東京港野鳥公園	日本野鳥の会グループ	5年間	公募
葛西海浜公園	(財)東京都公園協会	5年間	公募

(注) 若洲海浜公園は、ゴルフ場で使用するカートの償却年数(7年)に合わせて、指定期間を7年としている。

(表58)委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
東部地区公園グループ(18公園)	767,213,731 概算払	576,908,000 確定払	有：利用料等
南部地区公園グループ(18公園)	506,564,749 概算払	299,930,000 確定払	有：利用料等
若洲海浜公園	59,652,722 概算払	57,316,000 確定払	有：利用料等
有明テニスの森公園	162,135,000 概算払	48,075,000 確定払	有：占用料
東京港野鳥公園	112,076,589 概算払	99,973,000 確定払	有：利用料等
葛西海浜公園	62,917,598 概算払	64,978,000 確定払	有：占用料
竹芝ふ頭公園	18,407,165 概算払	-	-

(注)1 平成17年度の委託料金額は、平成18年度の区分での契約でなかったため、その委託料を面積等により按分した額である。

(注)2 葛西海浜公園の平成18年度の委託料が、平成17年度より増加しているのは、従前は複数の公園を合わせて管理委託していたものを、1公園の管理としたことなどによるものである。

(注)3 竹芝ふ頭公園は、平成17年度末に廃止し、平成18年4月1日から竹芝客船ターミナル施設の一部として管理している。

(注)4 南部地区公園グループのうち大井ふ頭中央海浜公園、若洲海浜公園(若洲ゴルフリンクス)及び有明テニスの森公園は、利用料金制を採用している。

(指摘事項 26) 海上公園の利用者満足度の把握を適切に行うべきもの

局は、海上公園について、サービス向上のための評価を行う際の基準として、施設利用者の満足度を把握するためにアンケートを実施している。

ところで、アンケートの実施状況について見たところ、お台場海浜公園ほか2公園では、表59のとおり、回答数が極端に少なく、利用者満足度が十分把握できない状況となっている。

局は、利用者に対するサービス向上と施設運営の継続的な改善を図っていくためにも、海上公園の利用者満足度の把握を適切に行われたい。

(表59) アンケートの実施状況

公園名 (指定管理者)	年間利用者数(人)	対象者	回答数
お台場海浜公園 (埠頭公社・テレポートセンターグループ)	1,162,896	海上公園利用者	16
若洲海浜公園 (若洲シーサイドパークグループ)	57,674	ゴルフ施設利用者	48
大井ふ頭中央海浜公園 (日比谷アメニス南部地区(18公園)グループ)	308,820	野球場施設等利用者	59

(注)1 お台場海浜公園の利用者数は、概数値である。

(注)2 若洲海浜公園及び大井ふ頭中央海浜公園の利用者数は、有料施設の利用者数である。

(指摘事項 27) 海上公園の管理対象施設の維持管理を適切に行うよう指導すべきもの

若洲海浜公園及び大井ふ頭中央海浜公園における施設の維持管理の状況について見たところ、次のとおり、不適切な状況が認められた。

- (ア) 若洲海浜公園内の浮き棧橋は、海上バスの着棧用として使用していたものであるが、平成18年4月に浮き棧橋に渡る橋(全長17m)が破損して以降、使用できない状態となっている。
- (イ) 若洲海浜公園及び大井ふ頭中央海浜公園では、複数のベンチで座板が欠落しているにもかかわらず、監査日(平成19.10.9)現在、公園利用者に対して注意を喚起するなどの安全確保策が講じられていない。

局は、指定管理者に対して、海上公園の管理対象施設の維持管理を適切に行うよう指導されたい。

(意見・要望事項 4) 海上公園と海上公園駐車場を一体的に管理させることを検討すべきもの

局は、海上公園の有料駐車場(以下「海上公園駐車場」という。)の管理運営については、指定管理者の管理業務とせず、別途、管理許可を行っている。

ところで、表60の海上公園駐車場は、駐車場として造られた施設の一部について、海上公園駐車場管理者に対して管理許可し、管理許可の対象となっていない部分については、使用する必要がある都度、臨時駐車場として、占用許可をすることとし、海上公園駐車場管理者が、土・日・祝日などに占用許可を受けて使用している。

これらの海上公園駐車場のうち、管理許可の対象となっていない範囲の管理状況について見たところ、管理許可部分と同様に駐車場として使用できる状態となっており、監査日(平成19.10.3)現在、海上公園駐車場管理者が、占用許可を受けることなく使用し、占用許可が適切に行われていない状況にある。

こうした状況は、海上公園の管理と海上公園駐車場の管理とを、一体的に行うことにより改善されるものと考えられる。

局は、指定管理者に、海上公園と海上公園駐車場を一体的に管理させることを検討されたい。

(注)1 管理許可：東京都海上公園条例(昭和50年条例第107号)において、基準に適合するものであって、自ら設置し、若しくは管理することが不適若しくは困難であると認められるもの又は都以外の者が設置し、若しくは、管理することが当該公園の機能の増進に資すると認められる者に限り、都以外の者に当該海上公園施設を設置させ、又は管理させることができる。都以外の者が海上公園施設を設置し、又は管理しようとするときは、その許可を受けなければならないとしている(第10条)。

(注)2 占用許可：物件等を設けずに海上公園を占有しようとする者は、規則の定めるところにより、申請し、その許可を受けなければならないとしている(第21条)。

(表60) 不適正な管理状況の海上公園駐車場の例

許可施設名	海上公園駐車場管理者	海上公園管理者(指定管理者)
辰巳の森海浜公園2号駐車場 Bブロック	(財)東京港埠頭公社	埠頭公社・テレポートセンターグループ
城南島海浜公園2号・3号駐車場	(財)東京港埠頭公社	日比谷アメニス南部地区(18公園)グループ

イ 客船ターミナル施設

局は、晴海客船ターミナルほか3施設について、表6-1のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、竹芝客船ターミナルについて、ターミナルと賃貸ビル等とが一体構造となっており、安全管理面等を含めて一体的管理が必要であることなどから、埠頭公社・テレポートセンターグループを特命している。

委託料等の状況は、表6-2のとおりとなっている。

(表6-1)指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
晴海客船ターミナル	(財)東京港埠頭公社	5年間	公募
有明客船ターミナル			
青海客船ターミナル			
竹芝客船ターミナル	埠頭公社・テレポートセンターグループ	5年間	特命

(表6-2)委託料等の状況

(単位:円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
晴海客船ターミナル	228,004,905 概算払	264,103,000 確定払	有:ホール使用料等
有明客船ターミナル	306,833,427 概算払		
青海客船ターミナル			
竹芝客船ターミナル		279,107,000 確定払	有:使用料

(指摘事項 28) 客船ターミナル施設の管理業務の内容、範囲を精査すべきもの

局は、基本協定において、客船ターミナル施設の管理業務内容については、客船ターミナル施設の管理運営基準（以下「管理運営基準」という。）によるとしている。

ところで、晴海客船ターミナルの管理業務内容について見たところ、次のような問題点が認められた。

(ア) 管理運営基準において、食堂、店舗等の未使用スペースについては、積極的に使用者誘致に努めるとともに、ホールの利用促進など施設全体の活性化を図ることとしている。

しかしながら、局は、食堂、店舗等の未使用スペースを特定せず、その名称・位置・規模・用途・使用条件等を明示していないため、具体的に使用者誘致に努めるべき施設が明確になっていない。

(イ) 管理運営基準において、施設概要を示すとともに、指定管理者に使用許可を行わせる対象施設を列挙している。

しかしながら、使用許可対象施設の一つである待合所施設について見たところ、表63のとおり、許可対象外である庁舎の一部や、現実に使用を予定していないものが含まれている。

局は、客船ターミナル施設の管理業務の内容、範囲を精査されたい。

(表 6 3) 待合所施設の状況

場所・施設名	監査での確認状況
3階：応接室、会議室、ラウンジ	応接室、会議室は庁舎の一部のため、許可対象外
9階：多目的ルーム	管理上、貸出しできる状況でない

(指摘事項 29) 年間業務実施計画書の承認及び事業実施結果の検証を適切に行うべきもの

局は、基本協定において、指定管理者は協定締結後直ちに、指定管理者選定時に提案した事業計画書に基づく年間業務実施計画書を作成し、都の承認を得なければならないとしている。また、指定管理者は、企画提案内容の取組状況報告等の業務実施報告書を提出しなければならないとしている。

ところで、局に提出された年間業務実施計画書及び業務実施報告書について見たところ、次のような問題点が認められた。

(ア) 年間業務実施計画書において、指定管理者は、インターネットを利用した申請及び使用料の振込を行うとしているが、平成18年9月に、出納長室(現会計管理局)に照会したところ、都の会計制度上、困難であるとの回答を得たことなどから、実施を見送り、その報告を局へ平成19年3月12日に行い、局は、同月26日にこれを承認している。

しかしながら、指定管理者に徴収事務を委託している使用料は、会計制度上、利用者から直接都に振り込ませることができないことは、徴収事務の委託者として、局が当然承知しておくべき事項である。

(イ) 年間業務実施計画書において、指定管理者は、自主事業として、晴海客船ターミナルの施設のレストランスペースをスタジオ・ライブスペースへ転換して活用するとしているが、火災予防条例(昭和37年条例第65号)の改正(平成17年10月13日公布)などに対応するため、施設改修費用が増大し、採算確保が困難となったことから、実施を見送り、その報告を局へ平成19年3月12日に行い、局は、同月26日にこれを承認している。

しかしながら、年間業務実施計画書の承認に当たって、法令等の遵守すべき事項に係る確認を適切に行えば、条例の改正は、事前に把握できるものである。

(ウ) 事業計画書において、指定管理者は、晴海客船ターミナルのホール利用率を50パーセント以上とするとの目標設定をし、これに基づき、年間業務実施計画では、新規顧客及びリピーターに対する訪問・営業活動のスケジュールを設定するなどの目標達成に向けた取組を実施することとしており、その結果について、業務実施報告書において、表64のとおり、年間稼働時間及び利用率のみ報告している。

しかしながら、この報告では、年間業務実施計画書に沿ってどのような取組を行ったのか、十分把握・分析できない状況となっている。

局は、年間業務実施計画書の承認及び事業実施結果の検証を適切に行われたい。

(表64) 指定管理者から提出されたホール年間利用率の報告

年間稼働可能時間

$12.5 \text{ h} \times 359 \text{ 日} = 4,487.5 \text{ h}$

(休館日 12 / 29 ~ 1 / 3)

平成18年度 実績

稼働時間

$2,352.5 \text{ h}$

利用率

$2,352.5 \text{ h} \div 4,487.5 \text{ h} = 52.42\%$

(指摘事項 30) 客船ターミナル施設の利用者満足度の把握を適切に行うべきもの

局は、客船ターミナル施設の管理について、サービス向上の把握方法として、施設利用者の満足度を把握するために、アンケートを実施している。

ところで、アンケートの実施状況は、表65のとおりであるが、この実施方法等について見たところ、次のとおり、問題点が認められた。

(ア)有明客船ターミナル及び青海客船ターミナルでは、アンケートを実施した晴海客船ターミナルよりも乗降客が多いにもかかわらず、アンケートを実施していない。

(イ)晴海客船ターミナルでは、客船利用者に対して、アンケートを実施しているものの、主要施設の一つであるホール利用者に対しては、アンケートを実施していない。

また、竹芝客船ターミナルでは、イベント参加者に対しては、アンケートを実施しているものの、乗降客に対しては、アンケートを実施していない。

このように、管理業務内容に即したアンケートの対象となっていないことから、利用者満足度が十分把握できない状況となっている。

局は、客船ターミナル施設の利用者満足度の把握を適切に行われたい。

(表65) アンケートの実施状況

施設名	対象者	利用者数	実施の有無
晴海客船ターミナル	乗船客	7,372人	×
	降船客	7,261人	
	ホール利用者 (イベント、展示会等)	58,051人 (205件)	
有明客船ターミナル	乗船客	81,257人	×
	降船客	38,595人	
青海客船ターミナル	乗船客	13,319人	×
	降船客	18,061人	
竹芝客船ターミナル	乗降客	819,081人	×
	イベント参加者	不明	

ウ 船舶給水施設

局は、竹芝ふ頭船舶給水施設ほか6施設について、表66のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

委託料等の状況は、表67のとおりとなっている。

(表66) 指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
竹芝ふ頭船舶給水施設(岸壁給水施設)	(財)東京港埠頭公社	5年間	公募
日の出ふ頭船舶給水施設(岸壁給水施設)			
芝浦ふ頭船舶給水施設(岸壁給水施設)			
晴海ふ頭船舶給水施設(岸壁給水施設)			
月島ふ頭船舶給水施設(岸壁給水施設)			
辰巳ふ頭船舶給水施設(岸壁給水施設)			
運搬給水施設			

(表67) 委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
竹芝ふ頭船舶給水施設 (岸壁給水施設)	149,447,109 概算払	71,881,000 確定払	有：施設使用料
日の出ふ頭船舶給水施設 (岸壁給水施設)			
芝浦ふ頭船舶給水施設 (岸壁給水施設)			
晴海ふ頭船舶給水施設 (岸壁給水施設)			
月島ふ頭船舶給水施設 (岸壁給水施設)			
辰巳ふ頭船舶給水施設 (岸壁給水施設)			
運搬給水施設			

エ 漁港施設

局は、表 6 8 の漁港施設について、表 6 9 のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、地理的要件及び施設の特殊性などの理由により、小笠原島漁業協同組合を特命している。

当該施設は、利用料金で管理経費を賄っているため、委託料の支出はない。

(表 6 8) 管理対象施設

施設名	
岸 壁	二見漁港岸壁（公用岸壁）
棧 橋	二見漁港棧橋（ 1 ）（ 2 ）
船揚場	二見漁港船揚場、 2 号
泊 地	二見漁港護岸（オイルフェンス横）前面泊地
	二見漁港護岸（保安署横）前面泊地
	二見漁港護岸（赤間裏）前面泊地
	二見漁港護岸（野積場前）前面泊地
	二見漁港内防波堤前面泊地

(表 6 9) 指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
二見漁港岸壁（公用岸壁）ほか 9 施設	小笠原島漁業協同組合	5 年間	特 命

(指摘事項 3 1)二見漁港岸壁ほか9施設の管理業務に係る経理の検証に資する適切な収支報告書等を提出するよう指導すべきもの

局は、基本協定において、指定管理者は、管理業務の実施に当たって、他の事業と経理を明確に区分しておかなければならないとしている。

このため、局は、指定管理者に、管理業務に係る収支報告書及び指定管理者の財務諸表を提出させている。

しかしながら、この収支報告書の内容は、財務諸表の該当科目の内容と合致しない状況となっており、管理業務が適切に経理されているか直接検証できないものとなっている。

局は、指定管理者に対して、二見漁港岸壁ほか9施設の管理業務に係る経理の検証に資する適切な収支報告書等を提出するよう指導されたい。

オ 共通

(指摘事項 32) 海上公園等の管理対象施設の範囲を明確にすべきもの

局は、指定管理者の募集要項における管理対象施設の概要について、所在地、面積、平面図、主要公園施設を示すとともに、基本協定において、管理対象施設の名称及び所在地を規定している。

ところで、表70の事例のとおり、海上公園等の施設内にあり、別途、局が管理・使用許可している施設は、指定管理者の管理対象範囲から除外すべきものであるが、その施設が協定に明記されていないため、管理対象施設の範囲が不明確となっている。

局は、海上公園等の管理対象施設の範囲を明確にされたい。

(表 7 0) 管理・使用許可施設等の事例

施設名	管理・使用許可施設	管理・使用者	許可の種別
お台場海浜公園	お台場海浜公園 1・2号駐車場	F	管理許可
シンボルプロムナード公園	シンボルプロムナード公園 A・B 駐車場	F	管理許可
大井ふ頭中央海浜公園	大井ふ頭中央海浜公園 食堂	(財)東京港埠頭公社	管理許可
有明テニスの森公園	有明テニスの森公園 食堂	(財)東京港埠頭公社	管理許可
晴海客船ターミナル	事務室	交通局	使用許可

(注) 使用許可：港湾管理条例(平成16年条例第93号)第6条において、港湾施設のうち係留施設等を使用しようとする者は、知事の許可を受けなければならないとしている。

(指摘事項 33) 海上公園等の管理対象施設における財産の管理を適切に行うべきもの

局は、海上公園等の管理に係る基本協定において、指定管理者に、管理対象施設の財産を管理させている。

このうち、公有財産に該当するものは、原則として、公有財産規則に基づき公有財産として登録されるべきものであることから、基本協定に記載されている財産と公有財産台帳とを突合したところ、表71のとおり、相違している事例が認められた。

局は、海上公園等の管理対象施設における財産の管理を適切に行われたい。

(表71) 管理対象施設の財産と公有財産台帳が相違している事例

管理対象施設の財産が、公有財産台帳に登録されていない
葛西海浜公園案内所ほか3件
管理対象施設の財産が、基本協定に記載されていない
春海橋公園管理詰所ほか1件
公有財産台帳と基本協定の数量・面積が一致しない
若洲海浜公園ゴルフ場管理倉庫ほか10件
公有財産の登録漏れ及び基本協定への記載漏れ
有明テニスの森公園少量危険物貯蔵取扱所ほか1件
公有財産の誤登録及び基本協定への誤記載
お台場海浜公園連絡デッキ

(指摘事項 34) 海上公園等の管理対象施設における物品の管理を適切に行うべきもの

局は、指定管理者に管理業務を行わせるに当たって、基本協定により、管理対象施設の物品を使用させている。

この物品は、原則として、備品として登録されるべきであることから、備品登録データと突合したところ、表72のとおり、相違している事例が認められた。

また、局は、海上公園のスポーツ施設の利用申込受付業務については、東京都スポーツ施設予約管理システムにより行うこととしており、このシステムの端末機等を設置し、使用、管理させているが、当該機器(2公園、端末機6台等)について、その設置場所及び台数などが協定に記載されていないことが認められた。

局は、海上公園等の管理対象施設の物品の管理を適切に行われたい。

(表72) 管理対象施設の物品と備品登録データが相違している事例

備品登録されていない
晴海客船ターミナル 自動車
備品登録の漏れ及び基本協定への記載漏れ
大井ふ頭中央海浜公園 施設全体の模型
有明テニスの森公園 施設全体の模型
基本協定への記載漏れ
晴海客船ターミナル パーテーションほか1点
竹芝客船ターミナル 長腰掛ほか4点

(9) 教育庁

庁は、埋蔵文化財調査センターほか1施設について、表73のとおり、協定を締結し、指定管理者に管理運営を行わせている。

指定管理者の選定に当たっては、埋蔵文化財調査センターについては、埋蔵文化財の調査拠点であることなどの理由により、また、大島セミナーハウスについては、施設の維持管理に関する実績を有していることなどの理由により、財団法人東京都生涯学習文化財団（現：財団法人東京都スポーツ文化事業団）を特命している。

委託料等の状況は、表74のとおりとなっている。

(表73) 指定管理者の指定状況

施設名	指定管理者	指定期間	募集方法
埋蔵文化財調査センター	(財)東京都生涯学習文化財団	5年間	特命
大島セミナーハウス		1年間	特命

(注) 大島セミナーハウスは、平成19年3月31日をもって廃止するため、指定期間を1年間とした。

(表74) 委託料等の状況

(単位：円)

施設名	委託料及び支払方法		歳入徴収・収納事務委託の有無
	平成17年度	平成18年度	
埋蔵文化財調査センター	(注)	100,220,000 確定払	無
大島セミナーハウス		107,856,000 確定払	有：宿泊料及び暖房料

(注) 平成17年度は、生活文化スポーツ局へ移管した東京体育館、東京武道館、東京辰巳国際水泳場、及び駒沢オリンピック公園総合運動場と一括で管理委託しており、その委託料(2,114,217,048円)に含まれている。

(指摘事項 35) 教育文化施設の管理対象施設における財産の管理を適正に行うべきもの

庁は、埋蔵文化財調査センターの管理を指定管理者に行わせているが、表75のとおり、管理対象施設の敷地内に、指定管理者が、自らの業務に使用するために設置している建物について、その敷地の使用許可が行われていないことが認められた。

庁は、教育文化施設の管理対象施設における財産の管理を適正に行われたい。

(表 7 5) 設置建物の概要

目 的	埋蔵文化財（木器等）の保存処理のため	
賃 借 期 間	平成18年4月1日から平成19年3月31日まで2年リース （平成17年4月1日から開始）の2年次	
構 造	基 礎 形 式	鉄筋コンクリート布基礎
	軸 部	軽量鉄骨造、プレス壁内収納形

(指摘事項 36) 教育文化施設の管理対象施設における物品の管理を適切に行うべきもの

庁は、指定管理者に、埋蔵文化財調査センターの管理業務を行わせるに当たって、基本協定により、管理対象施設の物品を使用させている。

また、庁は、指定管理者に、毎年度終了後、物品使用状況を報告させることとしているが、その報告が行われておらず、物品の管理状況が確認できない状況となっている。

庁は、教育文化施設の管理対象施設における物品の管理を適切に行われたい。

公共交通機関の整備・運営について

目 次

第1 監査の概要	
1 監査の目的	9 9
2 監査の対象	9 9
3 監査の実施内容及び着眼点	1 0 0
4 監査の手續	1 0 1
5 監査の範囲及び実地監査期間	1 0 2
第2 監査結果の概要	
各会社の経営状況の評価	1 0 3
1 東京地下鉄株式会社	
2 東京臨海高速鉄道株式会社	
3 株式会社ゆりかもめ	
4 多摩都市モノレール株式会社	
事業別財務諸表の活用による経営状況の評価	1 0 6
1 評価の結果	1 0 6
2 インフラ部財務諸表の作成	1 0 7
3 連結財務諸表	1 1 0
駅における収入現金の管理	1 1 4
1 業務内容	1 1 4
2 改善を要する事項	1 1 4
第3 監査の結果	
事業別財務諸表の活用による経営状況の評価	1 1 6
1 インフラ部財務諸表の作成	1 1 6
2 インフラ部財務諸表	1 1 9
3 連結財務諸表の作成	1 2 2
4 ゆりかもめと多摩モノレールの比較	1 2 2
5 運輸成績・運送費の比較	1 2 7
(別表1) ゆりかもめインフラ部財務諸表	1 3 2
(別表2) 多摩モノレールインフラ部財務諸表	1 3 4
経営状況の比較	1 3 6
1 路線概要	1 3 6
2 経営状況の比較	1 3 8
3 営業キロ当たり経営成績による比較	1 3 9
4 固定資産の比較	1 4 0

5	運輸成績の比較	141
6	各社の鉄道事業営業費	146
7	関連事業収益	151
	駅における収入現金の管理	153
1	業務の内容	153
2	業務内容の整理	155
3	各会社における現金管理業務の評価	156
4	改善を要する事項	158
	(1) 現金有り高をそのまま収入額として認識すべきもの	
	ア 現金有り高の認識について	
	イ 現金有り高の検証について	
	(2) 締切作業の手順について	
	(3) 締切について	
	ア 締切作業の見直しについて	
	イ 釣り銭準備金の見直しについて	
	(4) 窓口現金について	
	ア 窓口現金の管理を適切に行うべきもの	
	イ 窓口処理機への入力 of 励行について	
	(5) 窓口現金引継簿の活用について	
	各社の経営状況	
A	東京地下鉄株式会社	162
1	会社の概要	
2	都との関係	
3	組織	
4	営業概要	
5	経営の概況	
6	経営状況	
7	財政状態	
8	キャッシュフロー	
9	子会社の状況	
10	建設事業	
	(別表1) 比較損益計算書	177
	(別表2) 比較貸借対照表	179
	(別表3) 株主資本等変動計算書	181
	(別表4) 鉄道事業会計規則目別運送費の推移	182

B	交通局	183
1	事業の概要	
2	営業概要	
3	経営成績の概要	
4	指摘事項	
(1)	駅務機器の改修にあたり適切な現金管理を行うべきもの	184
C	東京臨海高速鉄道株式会社	185
1	会社の概要	
2	都との関係	
3	組織	
4	営業概要	
5	経営の概況	
6	経営成績	
7	財政状態	
8	キャッシュフロー	
9	長期収支予測	
10	経営改善計画	
(別表1)	比較損益計算書	194
(別表2)	比較貸借対照表	195
(別表3)	株主資本等変動計算書	197
D	株式会社ゆりかもめ	198
1	会社の概要	
2	都との関係	
3	組織	
4	営業概要	
5	経営の概況	
6	経営成績	
7	財政状態	
8	建設事業	
9	資金の状況	
10	意見・要望事項	208
(1)	鉄軌道設備修繕計画を作成し、これを踏まえた長期資金計画を策定すべきもの	
(別表1)	比較損益計算書	209
(別表2)	比較貸借対照表	210
(別表3)	株主資本等変動計算書	212

E 多摩都市モノレール株式会社	2 1 3
1 会社の概要	
2 都との関係	
3 組織	
4 営業概要	
5 経営の概況	
6 経営成績	
7 財政状態	
8 資金の状況	
(別表1) 比較損益計算書	2 2 6
(別表2) 比較貸借対照表	2 2 7
(別表3) 株主資本等変動計算書	2 2 9

公共交通機関の整備・運営について

第1 監査の概要

1 監査の目的

都が出資又は運営する公共交通機関を対象として、経営状況や業務の実施状況を横断的に見ることにより、各運営事業者の状況を的確に把握し、経営方針や運営状況について有用な提言を行うことを目的として監査を実施した。

なお、公共交通機関として都がインフラ部を整備し、第三セクターが運営している軌道事業について経営状況を評価するに当たり、東京都財務諸表（新公会計）の事業別財務諸表から得られるストック情報とコスト情報を活用することとした。

2 監査の対象

公共交通機関の整備・運営について、表1のとおり、都及び都が出資する会社が運営する鉄道事業及び軌道事業（以下「鉄軌道事業」という。）を対象として監査を実施した。

（表1）対象事業者

事業の種別	事業者名	運営路線
鉄道事業	東京地下鉄株式会社	銀座線など8路線
	交通局	浅草線など4路線
	東京臨海高速鉄道株式会社	東京臨海高速鉄道りんかい線
軌道事業	株式会社ゆりかもめ	東京臨海新交通臨海線 （ゆりかもめ）
	多摩都市モノレール株式会社	多摩都市モノレール線 （多摩モノレール）

（注）交通局以外の事業者については、法第199条第7項に基づく監査を実施した。

3 監査の実施内容及び着眼点

公共交通機関の整備・運営に関して、次により監査を実施した。

(1) 公共交通機関の経営状況の評価

各会社が、出資の目的にしたがって、適切に事業を運営しているか、各会社の経営状況の評価した。

特に、中長期にわたる将来の損益及び資金収支の状況に留意した。

(2) 事業別財務諸表の活用による経営状況の評価

ゆりかもめ及び多摩モノレールは、軌道事業の運営に必要な固定資産のうち、高架走路、駅舎などインフラ部を都が整備・所有し、車両・機械設備などはインフラ外部として、運営する会社が整備・所有している。このため、ゆりかもめ及び多摩都市モノレールについては、これらの路線を運営する会社の財務諸表だけではなく、インフラ部のストック情報及びコスト情報を合わせて考える必要がある。

そこで、平成18年度から都が導入している東京都財務諸表（新公会計）の事業別財務諸表を活用して、ゆりかもめ及び多摩モノレールのインフラ部のストック情報とコスト情報を把握し、各会社の財務諸表と連結して、比較・検証を行った。

(3) 業務の横断的な検証：駅における収入現金の管理

鉄軌道事業では、収益のほとんどを占める旅客運輸収入を、各駅で現金により収受しており、鉄軌道事業の運営に当たっては、駅で収入する現金の管理が重要である。

そこで、今回の監査においては、運営状況のうち、特に、駅における収入現金の管理について見た。

各事業者の収入現金の管理方法の長所を他で活用できないかという点にも留意した。

4 監査の手続

監査の目的及び着眼点を踏まえ、次のとおり監査の手続を定めた。

(1) 公共交通機関の経営状況の評価

各会社の経営状況については、表2のとおり検討項目を定め、財務諸表等の資料を閲覧し、必要により聞き取りを行った。

(表2) 経営状況等に係る検討項目

運輸実績と営業収益の状況

営業費用の状況

資金調達費用の状況

財政状態

建設事業の状況

資金状況

中長期経営計画の状況

(2) 事業別財務諸表の活用による経営状況の評価

インフラ部を所管する建設局及び港湾局から資料の提出を受け、表3のとおり、比較、検証を行った。

(表3) 新公会計の活用による比較、検証手順

ゆりかもめ及び多摩モノレールのインフラ部に関する財務諸表を、新公会計のストック情報・コスト情報を活用して作成する。

で作成した財務諸表と株式会社ゆりかもめ及び多摩都市モノレール株式会社の財務諸表を連結する。

経営状況等を比較した上で、都の経営指導が適切かを検討する。

(3) 駅における収入現金の管理

各駅において、収入現金の管理に係る帳票を閲覧し、必要により聞き取りを行った。

5 監査の範囲及び実地監査期間

(1) 局

都市整備局

建設局

港湾局

交通局

(2) 団体

東京地下鉄株式会社

東京臨海高速鉄道株式会社

株式会社ゆりかもめ

多摩都市モノレール株式会社

(3) 実地監査期間

平成19年9月18日から同年11月19日まで

第2 監査結果の概要

各会社の経営状況の評価

各会社（交通局を含む）の状況は、表4のとおりである。

（表4）平成18年度における各会社の概要

（単位：億円）

事業者名	東京地下鉄株式会社	交通局	東京臨海高速鉄道株式会社	株式会社ゆりかもめ	多摩都市モノレール株式会社
運営路線	8路線	4路線	1路線	1路線	1路線
営業キロ	183.2km	109.0km	12.2km	14.7km	16.0km
路線名	銀座線 丸ノ内線 日比谷線 千代田線 東西線 有楽町線 半蔵門線 南北線	浅草線 三田線 新宿線 大江戸線	東京臨海高速鉄道 りんかい線	東京臨海新交通臨海線	多摩都市モノレール線
路線愛称	-	-	りんかい線	ゆりかもめ	多摩モノレール
1日当たり乗車人員	590万人	216万人	16万人	9万人	11万人
経営状況					
営業収益	3,307	1,244	142	83	73
営業費用	2,421	1,112	135	75	65
営業損益	886	132	6	8	8
経常損益	679	31	36	0	4
運輸収入	2,812	1,152	129	79	70
運送費	1,561	698	45	36	27
減価償却費	601	445	82	33	35
支払利息	212	230	43	9	12
償却前損益	1,280	476	46	33	31
財政状態					
資産	12,754	18,221	3,045	505	894
負債	10,480	8,346	2,385	364	931
純資産	2,273	9,875	660	141	37
有形固定資産	9,903	16,815	2,387	409	856
長期借入金	7,006	11,754	2,359	340	921
利益剰余金	1,070	4,746	493	4	242

（注）長期借入金には、交通債・社債（東京メトロ）、都債・借入資本金（交通局）、割賦未払費用（交通局、臨海高速）を含めている。

各会社の経営状況は以下のとおりである。

1 東京地下鉄株式会社

大手民営鉄道 16 社で最も多い旅客運輸実績と乗車人員となっており、平成 14 年度以降、微増傾向で推移している。一方、運送費については、平成 16 年度の民営化後、削減を進めている。

関連事業についても、平成 17 年度にエチカ表参道を開業するなど、構内営業事業で積極的に収益の拡大を図っているほか、広告事業では、車内中づり広告が 90% の掲載率となっているなど、関連事業の収益 302 億円は、総収益 3,307 億円の 9.1% を占めている。

また、平成 20 年 6 月の開業に向けて、13 号線副都心線の建設を進めるとともに、株式上場及び完全民営化に対応できるよう準備している。

2 東京臨海高速鉄道株式会社

臨海部へのアクセス路線として、平成 14 年度の全線開業以降、利用者が他の交通機関から振り替わっていることなどから、乗車人員及び旅客運輸収入は毎年度約 10% 増加している。運送費については、運行本数の増加などにより、平均約 6% 増加している。旅客運輸収入の増加が運送費の増加を上回っていることなどから、営業損益は改善し、平成 18 年度は営業利益を計上している。しかしながら、長期借入金及び長期未払金の平成 18 年度末残高が 2,359 億円に上っており、これらに掛かる利息が 43 億円となっていることから、経常損益では 36 億円の損失を計上し、当期純損失は 39 億円、累積損失は 493 億円となっている。

資金状況については、平成 16 年度以降の資金不足を回避することを目的として都などが経営支援を行っているため、当面の資金状況に問題はないものの、中長期の資金収支については、旅客運輸収入と長期借入金等の利率が大きく影響を及ぼすことから、今後とも注視が必要である。

3 株式会社ゆりかもめ

臨海地域へのアクセス路線として、競合している臨海高速鉄道の全線開業後から平成17年度まで、乗車人員及び旅客運輸収入は毎年度約4%減少している。平成18年3月に有明・豊洲間を開業したことにより、平成18年度は前年度より4.8%増加している。平成18年度においては6億3千万円の純損失を計上し、繰越利益剰余金は3億6千万円となっている。

資金状況について見ると、今後、延伸部建設資金として新たに借り入れた長期借入金130億円の元本返済を行うため、資金需要が増加するのに対して、臨海副都心地域の開発未了地は残り少なく、開発による乗車人員の大幅な増加が期待できないこと、豊洲延伸による他交通機関からの振替需要がどの程度あるか明らかでないことなどから、今後は資金状況を注視していく必要がある。

4 多摩都市モノレール株式会社

多摩地域を南北に結ぶ路線として、開業以来、乗車人員は毎年度増加しており、運輸収入は平成14年度から平成18年度まで毎年度約5%増加している。一方、軌道事業営業費については、運送費と一般管理費を中心に5年間で約12%削減しており、この結果、平成16年度からは営業利益に転じ、以後増加し続けている。しかし、借入金支払利息が営業利益を上回るため、平成18年度における経常損益では3億7千万円の損失を計上し、当期純損失は14億円となっている。この結果、累積損失は242億円に達しており、37億円の債務超過となっている。

平成18年度における資金収支は、資金収入が償却前損益31億円、資金支出が長期借入金の元本返済48億円となっている。現状のまま事業を継続した場合、平成20年度中に資金不足となることが予測されることから、都などは、新たな経営支援策を検討中である。

以上のとおり、資金状況などに課題が見受けられるものの、各会社とも、出資の目的に沿って運営されていると認められる。

事業別財務諸表の活用による経営状況の評価

1 評価の結果

会社単体の財務諸表から判断すると、株式会社ゆりかもめは、経営状況、資金状況ともにこれまでは大きな課題がなく、積極的に費用を削減しなければならない状態にはなかった。一方、多摩都市モノレール株式会社は、経営状況、資金状況ともに課題が多く、費用の削減を進めてきている。

しかしながら、ゆりかもめ、多摩モノレールを、都が整備したインフラ部を含めた事業としてとらえ、インフラ部財務諸表と会社の財務諸表とを連結して経営的視点から見ると、ゆりかもめは、多摩モノレールよりも厳しい経営環境に置かれており、より一層の費用削減に努めるなど、経営管理を見直す必要があることが認められる。

以上のことから、都は、事業別財務諸表から得られるストック情報などを活用して、会社に対して適切に経営指導を行っていく必要がある。

また、いずれの路線とも、インフラ部の整備にかかるコストを、事業運営による収益でまかなうことは困難であり、インフラ部の整備は、都が公共事業として行う必要があったことがわかる。

2 インフラ部財務諸表の作成

(1) 資産の部

資産の取得原価を次のとおり推計している。

ア 港湾局のインフラ資産（ゆりかもめ）

ゆりかもめの橋梁、駅舎、走行路等の一部は港湾局の所管となっている。資産の取得原価に関しては、港湾局から工事实績を示す決算資料の提出を受け、推計を行っている。

イ 港湾局の土地（ゆりかもめ）

ゆりかもめの車両基地及び管理棟の土地は、都が埋め立て、開発を行った土地を利用している。そこで、埋立事業会計、臨海副都心開発事業会計の決算書から該当する造成費及び開発費を抽出して土地の取得原価を推計している。

ウ 建設局の道路インフラ資産（ゆりかもめ及び多摩モノレール）

建設局の道路資産管理システムから軌道の工事支出に関する資料を入手し、これに建設利息を含めた関連費用を配賦して、取得原価を推計している。

(2) 負債及び純資産の部

インフラ部の整備に係る財源について、都の一般財源又は都の会計の自己資金を充当したものは、都民による拠出とみなして純資産としている。

また、都債により充当したものは、長期借入金に計上している。

なお、インフラ部の整備に係る国庫補助金については、他の鉄道事業者の一般的な経理処理に準じて、インフラ資産の取得価額と圧縮を行っている。

(3) 損益計算

資産の減価償却については、事業開始年度から資産の耐用年数に応じた償却を開始したものとして推計している。また、長期借入金の利息費用は都債を調達した年度の平均利率を用いて算定している。

利息費用及びインフラ部の維持費用は都が継続して負担している。インフラ部財務諸表の作成に当たっては、こうした費用を都が立て替えて

いるものと考え、負債勘定に長期未払費用として計上している。

株式会社ゆりかもめが都に支払っている車両基地等の土地使用料を都の営業収益として計上している。

上記により作成した、都が所有するインフラ部に係る開始貸借対照表及び平成18年度の財務諸表は、それぞれ表5及び表6のとおりである。

(表5) インフラ部開始貸借対照表

(単位：百万円)

科目	ゆりかもめ (平成7年度期首)	多摩モノレール (平成12年度期首)
資産の部		
固定資産	157,786	111,809
有形固定資産	157,786	111,809
土地	49,325	0
構築物	107,064	111,809
建物付帯設備	117	0
建設仮勘定	1,279	0
資産合計	157,786	111,809
負債の部		
固定負債	47,522	30,476
長期借入金	47,260	28,276
長期未払費用	262	2,200
負債の部合計	47,522	30,476
純資産の部		
資本金	110,263	81,332
純資産の部合計	110,263	81,332
負債・純資産の部合計	157,786	111,809

(表6) 平成18年度インフラ部財務諸表

(単位: 百万円)

科目	ゆりかもめ	多摩モノレール
損益計算書		
営業収益	115	0
営業費用	2,892	2,405
修繕費	131	21
減価償却	2,760	2,383
営業損益	2,776	2,405
営業外収益	0	0
営業外費用	2,933	778
支払利息	2,933	778
経常損益	5,710	3,183
累積損失	62,320	22,806
貸借対照表		
資産の部		
固定資産	149,070	94,727
有形固定資産	149,070	94,727
土地	49,325	0
構築物	99,681	94,727
取得価額	128,969	111,809
減価償却累計額	29,288	17,081
建物付帯設備	43	0
取得価額	117	0
減価償却累計額	74	0
建設仮勘定	20	0
資産合計	149,070	94,727
負債の部		
固定負債	87,648	36,201
長期借入金	54,586	28,276
長期未払費用	33,602	7,925
負債の部合計	87,648	36,201
純資産の部		
資本金	123,201	81,332
利益剰余金	62,320	22,806
純資産の部合計	60,881	58,525
負債・純資産の部合計	149,070	94,727

3 連結財務諸表

(1) 連結財務諸表の作成

連結財務諸表を作成するに当たっては株式会社ゆりかもめと多摩都市モノレール株式会社の財務諸表に、都のインフラ部財務諸表を合算するほか、都のインフラ資産利用について株式会社ゆりかもめが権利金を支出し、会社の財務諸表に計上している借地権等の資産を長期未払費用と相殺するなど、内部取引を必要に応じて相殺消去している。

(2) 経営の状態

会社単体の損益計算書とインフラ部連結後の損益計算書とを比較すると、表7のとおりである。

減価償却費は、連結により、ゆりかもめが33億円から60億円に、多摩モノレールも34億円から58億円に、それぞれ増加する。

営業損益については、会社単体では共に8億円の営業利益となっているが、連結後は、ゆりかもめは20億円、多摩モノレールは16億円の営業損失となる。

支払利息は、ゆりかもめが8億7千万円から38億円に、多摩モノレールは11億8千万円から19億円に、それぞれ増加する。

経常損益は、ゆりかもめが4,100万円の経常損失から57億円の経常損失に、多摩モノレールは3億7千万円の経常損失から35億円の経常損失に、それぞれ増加する。

減価償却前損益は、ゆりかもめが3億円の利益とほぼ平衡しているのに対し、多摩モノレールにおいては22億円の内部留保ができている状態となる。

(表7) 平成18年度連結損益計算書の比較

(単位：百万円)

科目	ゆりかもめ		多摩モノレール	
	連結	会社単体	連結	会社単体
営業収益	8,277	8,277	7,266	7,266
運輸収入	7,984	7,984	7,046	7,046
運輸雑収	293	293	220	220
営業費	10,270	7,493	8,896	6,491
運送費	3,616	3,600	2,695	2,673
一般管理費	303	303	144	144
諸税	296	296	222	222
減価償却費	6,055	3,294	5,835	3,452
営業利益	1,993	784	1,630	775
営業外収益	54	54	35	35
営業外費用	3,812	878	1,966	1,187
支払利息	3,808	874	1,965	1,186
その他	5	5	1	1
経常損益	5,751	41	3,560	377
償却前損益	304	3,252	2,275	3,075

(3) 財政状態

会社単体の財務諸表とインフラ部の財務諸表とを連結した貸借対照表は、表 8 のとおりである。

ア 資産

有形固定資産の構築物は、連結により、ゆりかもめが 1 9 3 億円から 1 , 1 9 4 億円に、多摩モノレールが 1 8 8 億円から 1 , 1 3 6 億円に、それぞれ増加する。

また、車両基地の土地は、会社単体では、多摩モノレールのみ有形固定資産に計上されているが、連結後はゆりかもめについても有形固定資産に計上される。

平成 1 8 年度末における固定資産の価額は、ゆりかもめが 1 , 9 0 8 億円、多摩モノレールが 1 , 8 0 4 億円となる。

イ 負債

長期借入金は、ゆりかもめが 8 5 4 億円、多摩モノレールが 8 7 4 億円となるが、多摩モノレールはこのうち 1 2 0 億円が無利子である。

ウ 純資産

会社単体のゆりかもめは、資本金 1 3 7 億円、利益剰余金 3 億 6 千万円であるが、連結後は資本金 1 , 3 6 9 億円、累積損失 6 1 9 億円となる。

会社単体の多摩モノレールは資本金 2 0 5 億円、累積損失 2 4 2 億円であるが、連結後は資本金 1 , 2 9 3 億円、累積損失 4 7 0 億円となる。

会社単体ではゆりかもめは利益剰余金の計上、多摩モノレールは利益剰余金の欠損となっているが、連結後はいずれも利益剰余金の欠損となっている。

(表8) 平成18年度連結貸借対照表

(単位:百万円)

	ゆりかもめ		多摩モノレール	
	連結	会社単体	連結	会社単体
資産の部				
流動資産	7,527	7,922	3,661	3,661
固定資産	190,862	42,600	180,431	85,704
有形固定資産	190,384	40,892	180,330	85,602
うち土地	49,325	0	30,132	30,132
うち構築物	119,422	19,319	113,602	18,874
うち建設仮勘定	49	28	1	1
無形固定資産	266	1,075	68	68
うち借地権	0	809	0	0
投資その他の資産	212	633	33	33
公共工事負担金	0	421	0	0
資産合計	198,389	50,522	184,092	89,364
負債の部				
流動負債	5,318	5,318	6,365	6,365
固定負債	118,093	31,108	95,410	86,708
うち長期借入金	85,403	30,817	87,406	86,630
うち長期未払費用	32,399	0	7,925	0
負債合計	123,412	36,426	101,775	93,073
純資産の部				
株主資本	74,978	14,096	82,317	3,709
資本金	136,939	13,737	129,372	20,539
利益剰余金	61,961	359	47,055	24,248
純資産合計	74,978	14,096	82,317	3,709
負債・純資産合計	198,389	50,522	184,092	89,364

駅における収入現金の管理

1 業務内容

現金により収入を得る事業の場合、正確な売上データを得て現金有り高と照合することで、現金管理を適正に行うことができる。

駅における業務を見ると、駅務機器による乗車券類の発売、窓口で駅務員が行う乗車券類の発売、乗車券類の払戻などについては、駅務機器の発売データや乗車券類の残高管理など、客観的な証拠により正確な売上データを把握することができる。一方、乗り越し精算など、窓口で駅務員が現金により収受する精算運賃（以下「不足運賃」と言う。）については、売上を裏付ける客観的な証拠がない。

したがって、窓口で現金により収受する不足運賃をいかに適正に管理するかによって、駅の現金管理を適正に行えるかが左右される。

そこで、表9のとおり、売上データの把握、現金有り高との照合に加え、窓口現金の管理に重点をおいて、各社の収入現金管理を検証した。

（表9）重点とした項目

駅務機器発売分の売上データを確実に把握しているか 現金有り高をそのまま収入額として認識しているか 過不足の減少に努力する姿勢を明らかにしているか 窓口において収受する不足運賃を適正に管理しているか

2 改善を要する事項

監査の結果、次のとおり、改善を要する事項が認められた。

【項目】

交通局

一部に現金有り高をそのまま収入額として認識していない事例が認められたが、他についても、締切作業（注1）に用いた帳票を廃棄しているため、検証できない。

現金有り高をそのまま収入額として認識する必要がある。

（注1）締切作業：駅において、毎日の運賃収入を回収し、その金額や発売額を確定する作業

【項目】

株式会社ゆりかもめ

平成19年10月に行った延べ175回の締切作業のうち、77回において過不足金が発生しており、締切作業の精度が低いことが認められた。締切作業の手順の見直しが必要である。

【項目】

東京地下鉄株式会社

駅の窓口の締切において、窓口処理機（注2）における売上データの取り扱いを誤り、恒常的に異常な売上データを計上していたが、本社、駅を直接管理している駅務管区ともこれを認識していなかった。窓口における現金の管理により一層留意する必要がある。

（注2）窓口処理機：改札口の有人窓口で精算処理を行う際に、パスネット、PASM O等を読み取って精算を行うほか、窓口で現金により収受した不足運賃を入力する機能を持つ。

【項目】

東京臨海高速鉄道株式会社

株式会社ゆりかもめ

多摩都市モノレール株式会社

各社では、駅務員が交代で窓口の業務を行っているため、交代に当たっては窓口の現金有り高を確認し、これを記録しているが、ゆりかもめでは、記録の内容が不十分となっている。

交通局では、この情報を締切時における現金有り高の確認にも利用して、売上データの得られない窓口現金の管理の一助としている。

各社においても、引継の際に現金有り高の情報を適切に記録し、窓口の締切時に利用する必要がある。

第3 監査の結果

事業別財務諸表の活用による経営状況の評価

1 インフラ部財務諸表の作成

(1) 資産の部

資産の取得原価を次により推計した。

ア 港湾局のインフラ資産（ゆりかもめ）

ゆりかもめの芝浦埠頭前から台場海浜公園まで、青海から国際展示場正門前までの区間の橋梁、駅舎、走行路等は港湾局の所管である。

これら資産の取得原価に関しては、港湾局から工事实績を示す決算資料の提出を受け、工事实績を抽出して、東京港連絡橋、駅舎、駅連絡通路、走行路（橋脚及びび桁）に分類し、調査費、設計費、仮設工事費を関連工事に配賦して取得価額を推計した上で、他の鉄道事業者の一般的な経理処理に準じて、インフラ部の整備に係る国庫補助金相当額の圧縮を行った。

イ 港湾局の土地（ゆりかもめ）

ゆりかもめの車両基地及び管理棟の土地は、埋立事業会計が造成し、平成2年度に臨海副都心開発事業会計に有償譲渡したものを、臨海副都心開発事業会計がさらに開発して平成4年度からゆりかもめに貸し付けたものである。

そこで、各会計の決算書により、

埋立事業会計が臨海副都心開発事業会計に譲渡した平成2年度の埋立事業会計の土地処分原価

平成4年度にゆりかもめ車両基地の工事を開始しているから、平成3年度に臨海副都心開発事業会計が臨海副都心開発のために投下した資金を面積で配賦した金額を算出し、これの合計を取得価額とした。

具体的な推計方法は、表1のとおり、平成4年度における臨海副都心開発事業会計土地処分原価（ ）から、平成2年度における埋立事業会計から臨海副都心開発事業会計への有償所管替えの価格（ ）を差し引いて、臨海副都心開発事業会計が、臨海副都心開発に投下した資金の額（ ）を求め、埋立事業会計が臨海副都心開発事業会計に有償所管替えした際の埋立事業会計の土地処分原価（ ）を加えて取得価額とした。

(表1) ゆりかもめ車両基地敷地の取得原価の推計方法

事項	計算式	金額(円)	算出根拠	
臨海副都心開発事業会計土地処分原価		53,331,880,551	A	
臨海副都心開発事業会計が埋立事業会計から取得した金額		21,489,613,259	B	
臨海副都心開発事業会計開発費	= -	31,842,267,293		
埋立事業会計土地処分原価	= B × 0.8136	17,483,228,259	C	
のうち、埋立事業会計が借入金により調達	= × 0.3772	6,594,673,699		
のうち、埋立事業会計が自己資金により調達	= -	10,888,554,560		
取得価額	= +	49,325,495,551		
Aの算出：平成4年度臨海会計処分土地原価				
土地処分面積 m ²	土地処分原価 円	m ² 当たり平均原価 円	車両基地土地面積 m ²	金額(A) 円
239,693.05	229,307,216,329	956,670.3	55,747.4	53,331,880,551
Bの算出：平成2年度埋立会計譲渡価格				
土地処分面積 m ²	処分収益 円	m ² 当たり平均収益 円	車両基地土地面積 m ²	金額(B) 円
1,642,931.63	633,320,394,116	385,481.9	55,747.4	21,489,613,259
Cの算出：平成2年度埋立会計原価				
年度	土地処分収益 円	土地処分原価 円	原価率	金額 (C = B × 原価率) 円
	75,086,906,235	61,088,187,356	0.8136	17,483,228,259

ウ 建設局の道路インフラ資産(ゆりかもめ及び多摩都市モノレール)

建設局から、インフラ部と関連街路部を含む年度別総事業費、道路資産管理システムから抽出したゆりかもめ、多摩モノレールのインフラ資産の取得価格の提出を受け、これを基礎として次のとおり推計した。

道路インフラ資産の取得価格には、工事費と詳細設計費のみが計上されていて、環境アセス、地質調査、基本計画、比較設計等に係る費用が計上されていない。そこで、それら費用をインフラ資産の取得価額によって駅舎と走行路に配賦した上で、建設中の都債利息を算出し、固定資産取得価額に加算した。

ゆりかもめについては、港湾局所管部分以外が建設局の所管となっており、平成7年11月の当初開業、平成12年度末の新橋駅の移転、平成14年11月の汐留駅開業、平成17年度末の延伸部開業と4回にわけてインフラ部の使用開始をしているため、年度によって、事業費を当初開業部分、新橋駅、汐留駅(連絡通路のみ)、延伸部に配賦した。

多摩モノレールは第一期開業が平成10年11月、全線開業が平成12年1月であるが、資料からは第1期開業分と第2期開業分を判別することができないため、第一期開業を考慮せず、平成12年1月に全線開業したものとして計算している。

(2) 負債及び純資産の部

インフラ部の整備に係る財源について、都の一般財源及び都の会計の自己資金を充当した場合は、都民による拠出とみなして純資産としている。

また、都債により充当した場合には、長期借入金に計上している。都債は、開始年度から平成18年度までの間、長期借入金のままとした。

なお、インフラ部の整備に係る国庫補助金などは、他の鉄道事業者に準じて、資産の取得価額との圧縮を行っている。

ア 港湾局インフラ部（ゆりかもめ）

臨海副都心開発事業会計及び埋立事業会計からの開発者負担金を財源としており、その原資が埋立事業会計の自己資金であることから、全額出資とみなした。

なお、港湾局は、臨海副都心開発事業会計、埋立事業会計が負担した開発者負担金を、ゆりかもめの整備による地価の上昇により回収できるものとしているが、多摩都市モノレールの開発による地価上昇を社会経済的な収益として数値化できないことから、比較条件を同等とするために、この推計では、ゆりかもめについても開発者負担金の回収を考慮していない。

イ 港湾局土地（ゆりかもめ）

埋立事業会計土地処分原価の財源は、表1のとおり、昭和63年度末の借入資本と自己資本との比率により、都債（ ）と出資（ ）とに配賦した。

平成3年度における臨海副都心開発事業会計は、平成元年度に事業を開始して間もなく、自己資金を持たなかったため、開発者負担金は埋立事業会計からの長期借入金、臨海副都心の開発資金は都債によって調達していた。そこで、平成3年度に臨海副都心開発事業会計が開発に投下した資金の財源は都債とした。

ウ 建設局分インフラ部

建設局では、関連街路部とインフラ部とを合わせた総事業費について、財源を充てているため、関連街路部とインフラ部の比率により、インフラ部に充当した財源別の調達資金の額を算出した。

(3) 損益計算書

資産の減価償却については、事業開始年度から資産の耐用年数に応じた償却を開始したものと推計している。

また、長期借入金の利息費用は都債を調達した年度の平均利率を用いて算定している。なお、準公営企業会計については当該会計の年度の平均利率を用いた。

利息費用及びインフラ部の維持費用は都が継続して負担している。インフラ部財務諸表の作成にあたっては、こうした費用を都が立て替えているものと考え、長期未払費用としている。

2 インフラ部財務諸表

以上の方法によって作成したゆりかもめのインフラ部財務諸表は、別表1のとおり、多摩都市モノレール株式会社のインフラ部財務諸表は、別表2のとおりである。

(1) 開始貸借対照表の比較

ゆりかもめインフラ部及び多摩モノレールインフラ部の開始貸借対照表は表2のとおりである。

ア 車両基地の敷地

ゆりかもめの車両基地はインフラ部に算入しているが、多摩モノレールでは会社が購入している。

イ 構築物

インフラ部の構築物は、主に駅舎と走行路である。構築物について各社を比較すると、事業開始時点では、多摩都市モノレールが1,118億円、ゆりかもめが1,070億円であるが、ゆりかもめは平成18年度の延伸後に1,289億円となる。

営業キロ当たりの構築物の価格は、多摩都市モノレールが69億5千万円、ゆりかもめ(延伸後)が95億6千万円であるが、これは、ゆりかもめの構築物にレインボ-ブリッジの建設負担金181億9千万円を算入しているため、これを除いたゆりかもめの営業キロ当たりの価格は、75億4千万円となる。ゆりかもめが案内軌条式新交通システム、多摩都市モノレールが跨座式モノレールであることから走行路の構造が異なること、ゆりかもめが16駅で、多摩都市モノレールが19駅であることなどを考慮すると大きな差は生じていないこととなる。

ウ 資金調達の源泉

ゆりかもめの資金調達額は1,575億円で、このうち出資1,102億円(70.0%)、長期借入金472億円(30.0%)である。延伸後は調達額1,777億円、出資1,232億円(69.3%)、長期借入金545億円(30.7%)となり、延伸の前後で長期借入金占める割合は変わらない。

これに対して、多摩モノレールの資金調達額は1,096億円で、このうち出資813億円(74.1%)、長期借入金282億円(25.9%)である。

(表2) 開始貸借対照表の比較

(単位: 百万円)

	ゆりかもめ (平成7年度期首)	多摩モノレール (平成12年度期首)
資産の部		
固定資産	157,786	111,809
有形固定資産	157,786	111,809
土地	49,325	0
構築物	107,064	111,809
建物付帯設備	117	0
建設仮勘定	1,279	0
資産合計	157,786	111,809
負債の部		
固定負債	47,522	30,476
長期借入金	47,260	28,276
長期未払費用	262	2,200
負債の部合計	47,522	30,476
純資産の部		
資本金	110,263	81,332
利益剰余金	0	0
純資産の部合計	110,263	81,332
負債・純資産の部合計	157,786	111,809

(2) 損益の状況

平成18年度及び各社の開業後7年目を比較した損益計算書及び貸借対照表は表3のとおりである。

ア 減価償却費

固定資産の減価償却費について見ると、多摩モノレールは、平成18年度が開業後7年目となっており、23億8千万円である。

また、ゆりかもめは、開業後7年目である平成14年度において24億7千万円、平成18年度における全線開業時には27億6千万円となっている。

イ 支払利息

多摩モノレールは8億円であるのに対して、ゆりかもめは借入額が多く、借入時期が古いいため、平均利率が高くなっていて、29億円となっている。

ウ 利益剰余金

平成18年度において比較すると、多摩都市モノレールが228億円の欠損、ゆりかもめが623億2千万円の欠損となっている。

これは、ゆりかもめの方が多摩モノレールよりも減価償却費が3億7千万円、支払利息が21億円多く、営業期間が長いことによるものである。

(表3) 平成18年度及び開業7年目のインフラ部財務諸表の比較

(単位: 百万円)

損益計算書

	平成18年度 (開業11年目) ゆりかもめ	平成18年度 (開業7年目) 多摩モノレール	平成14年度 (開業7年目) ゆりかもめ
営業収益	115	0	17
営業費用	2,892	2,405	2,541
修繕費	131	21	70
減価償却	2,760	2,383	2,470
営業損益	2,776	2,405	2,524
営業外収益	0	0	0
営業外費用	2,933	778	2,853
支払利息	2,933	778	2,853
経常損益	5,710	3,183	5,377

貸借対照表

	平成18年度 (開業11年目) ゆりかもめ	平成18年度 (開業7年目) 多摩モノレール	平成14年度 (開業7年目) ゆりかもめ
資産の部			
固定資産	149,070	94,727	151,431
有形固定資産	149,070	94,727	151,431
土地	49,325	0	49,325
構築物	99,681	94,727	92,173
取得価額	128,969	111,809	111,297
減価償却累計額	29,288	17,081	19,123
建物付帯設備	43	0	67
取得価額	117	0	117
減価償却累計額	74	0	49
建設仮勘定	20	0	9,864
資産合計	149,070	94,727	151,431
負債の部			
固定負債	54,586	28,276	52,001
長期借入金	54,586	28,276	52,001
長期未払費用	33,602	7,925	21,780
負債の部合計	88,188	36,201	73,781
純資産の部			
資本金	123,201	81,332	118,143
利益剰余金	62,320	22,806	40,494
純資産の部合計	60,881	58,525	77,648
負債・純資産の部合計	149,070	94,727	151,431

3 連結財務諸表の作成

連結財務諸表を作成するに当たっては、株式会社ゆりかもめと多摩都市モノレール株式会社の財務諸表に、都のインフラ部財務諸表を合算するほか、都のインフラ資産利用について株式会社ゆりかもめが権利金を支出し、会社の財務諸表に計上している借地権等の資産を長期未払費用と相殺するなど、内部取引を必要に応じて相殺消去している。

これにより作成した、平成18年度におけるゆりかもめと多摩モノレールの連結財務諸表は、表7及び表8のとおりである。

4 ゆりかもめと多摩モノレールの比較

(1) 会社単体の比較

ア 経営状態の比較

各社の経営状態は表4のとおりである。

株式会社ゆりかもめは営業収益82億円、営業費75億円で、7億8千万円の営業利益であり、多摩都市モノレール株式会社は営業収益72億円、営業費65億円で、7億7千万円の営業利益となっている。

営業外費用は、両社とも支払利息が大半を占めるが、株式会社ゆりかもめの308億円に対して多摩都市モノレール株式会社は472億円と164億円有利子負債が多いことから、支払利息は株式会社ゆりかもめの9億円弱に対して多摩都市モノレール株式会社は12億円弱となっており、営業外費用の差が経常損益の差となっている。

(表4) 平成18年度における会社単体の損益計算書の比較

(単位：百万円)

	株式会社ゆりかもめ (会社単体)	多摩都市モノレール 株式会社(会社単体)
営業収益	8,277	7,266
運輸収入	7,984	7,046
運輸雑収	293	220
営業費	7,493	6,491
運送費	3,600	2,673
一般管理費	303	144
諸税	296	222
減価償却費	3,294	3,452
営業損益	784	775
営業外収益	54	35
営業外費用	878	1,187
支払利息	874	1,186
その他	5	1
経常損益	41	377

イ 財務状態

(ア) 有形固定資産

平成18年度末における株式会社ゆりかもめと多摩都市モノレール株式会社の資産の状態は表5のとおりである。

株式会社ゆりかもめの有形固定資産の平成18年度末簿価は408億円で、このうち建物が118億円、構築物が193億円である。

これに対して、多摩都市モノレール株式会社の有形固定資産は合計857億円、土地301億円、建物183億円、構築物が188億円となっており、株式会社ゆりかもめよりも総額で447億円多いが、このうち301億円は車両基地等の土地である。

なお、株式会社ゆりかもめの車両基地の敷地は無形固定資産の借地権8億円のみが計上されている。

(表5) 平成18年度における会社単体の資産の部比較

(単位：百万円)

	株式会社ゆりかもめ (会社単体)	多摩都市モノレール 株式会社(会社単体)
資産の部		
流動資産	7,922	3,661
現金及び預金	6,918	2,414
営業未収金	333	1,000
未収金	189	141
その他	482	105
固定資産	42,600	85,704
有形固定資産	40,892	85,602
土地	0	30,132
建物	11,830	18,373
構築物	19,319	18,874
車両	2,813	8,129
機械装置	6,766	9,431
工具器具備品	135	663
建設仮勘定	28	1
無形固定資産	1,075	68
借地権	809	0
投資その他の資産	633	33
公共工事負担金	421	0
資産合計	50,522	89,364

(イ) 長期借入金と資本金

平成18年度末における株式会社ゆりかもめと多摩都市モノレール株式会社の負債及び純資産の状態は表6のとおりである。株式会社ゆりかもめの長期借入金は308億円、多摩都市モノレール株式会社は866億円である。株式会社多摩都市モノレールの方が558億円多くなっているが、このうち、無利子融資が都から275億円、沿線5市から75億円、日本政策投資銀行から45億円、合計395億円となっており、損益には影響しな

い。

株式会社ゆりかもめは資本金137億円、利益剰余金3億円で、純資産合計は140億円であるが、多摩都市モノレール株式会社は資本金205億円、利益剰余金は242億円の欠損で、純資産合計は37億円の債務超過となっている。

(表6) 平成18年度における会社単体の負債及び純資産の状態

(単位:百万円)

	株式会社ゆりかもめ (会社単体)	多摩都市モノレール 株式会社(会社単体)
負債の部		
流動負債	5,318	6,365
固定負債	31,108	86,708
うち長期借入金	30,817	86,630
負債合計	36,426	93,073
純資産の部		
株主資本	14,096	3,709
資本金	13,737	20,539
利益剰余金	359	24,248
その他剰余金	359	24,248
純資産合計	14,096	3,709
負債・純資産合計	50,522	89,364

(2) 連結財務諸表による比較

ア 連結損益計算書

会社単体の損益計算書とインフラ部連結後の損益計算書とを比較すると、表7のとおりである。

減価償却費は、連結により、ゆりかもめが33億円から60億円に、多摩モノレールも34億円から58億円に、それぞれ増加する。

営業損益については、会社単体では共に8億円の営業利益となっているが、連結後は、ゆりかもめは20億円、多摩モノレールは16億円の営業損失となる。

支払利息は、ゆりかもめが8億7千万円から38億円に、多摩モノレールは11億8千万円から19億円に、それぞれ増加する。

経常損益は、ゆりかもめが4,100万円の経常損失から57億円の経常損失に、多摩モノレールは3億7千万円の経常損失から35億円の経常損失となる。

減価償却前損益は、ゆりかもめが3億円の利益とほぼ平衡しているのに対し、多摩モノレールにおいては22億円の内部留保ができている状態となる。

(表7) 平成18年度連結・会社単体比較損益計算書

(単位：百万円)

科目	ゆりかもめ			多摩モノレール		
	連結	単体	差引	連結	単体	差引
営業収益	8,277	8,277	0	7,266	7,266	0
運輸収入	7,984	7,984	0	7,046	7,046	0
運輸雑収	293	293	0	220	220	0
営業費	10,270	7,493	2,777	8,896	6,491	2,405
運送費	3,616	3,600	16	2,695	2,673	22
一般管理費	303	303	0	144	144	0
諸税	296	296	0	222	222	0
減価償却費	6,055	3,294	2,761	5,835	3,452	2,383
営業利益	1,993	784	2,777	1,630	775	2,405
営業外収益	54	54	0	35	35	0
営業外費用	3,812	878	2,934	1,966	1,187	779
支払利息	3,808	874	2,934	1,965	1,186	779
その他	5	5	0	1	1	0
経常損益	5,751	41	5,710	3,560	377	3,183
償却前損益	304	3,252	2,949	2,275	3,075	800

イ 連結貸借対照表

会社単体と連結後の財務諸表により、ゆりかもめと多摩モノレールを比較すると、表8のとおりとなる。

(ア) 資産

有形固定資産の構築物は、連結により、ゆりかもめが193億円から1,194億円の、多摩モノレールが188億円から1,136億円の、それぞれ増加する。

また、車両基地の土地は、会社単体では、多摩モノレールのみ有形固定資産に計上されているが、連結後はゆりかもめについても有形固定資産に計上される。

平成18年度末における固定資産の価額は、ゆりかもめが1,908億円、多摩モノレールが1,804億円となる。

(イ) 負債

長期借入金は、ゆりかもめが854億円、多摩モノレールが874億円となるが、多摩モノレールはこのうち120億円が無利子である。

(ウ) 純資産

会社単体のゆりかもめは、資本金137億円、利益剰余金3億6千万円であるが、連結後は資本1,369億円、利益剰余金は619億円の欠損となる。

会社単体の多摩モノレールは資本金205億円、利益剰余金は242億円の欠損であり、連結後は資本1,293億円、利益剰余金は470億円の欠損となる。

会社単体ではゆりかもめは利益剰余金の計上、多摩モノレールは利益剰余金の欠損となっているが、連結後はいずれも利益剰余金は欠損となっている。

(表8) 平成18年度連結・会社単体比較財務諸表

(単位：百万円)

科目	ゆりかもめ			多摩モノレール		
	連結	単体	差引	連結	単体	差引
資産の部						
流動資産	7,922	7,922	0	3,661	3,661	0
現金及び預金	6,918	6,918	0	2,414	2,414	0
固定資産	190,862	42,600	148,262	180,431	85,704	94,727
有形固定資産	190,384	40,892	149,492	180,330	85,602	94,728
うち土地	49,325	0	49,325	30,132	30,132	0
うち建物	11,873	11,830	43	18,373	18,373	0
うち構築物	119,422	19,319	100,103	113,602	18,874	94,728
うち建設仮勘定	49	28	21	1	1	0
無形固定資産	266	1,075	809	68	68	0
借地権	0	809	809	0	0	0
投資その他の資産	633	633	0	33	33	0
資産合計	198,784	50,522	148,262	184,092	89,364	94,728
負債の部						
流動負債	5,318	5,318	0	6,365	6,365	0
固定負債	118,488	31,108	87,380	95,410	86,708	8,702
うち長期借入金	85,403	30,817	54,586	87,406	86,630	776
うち長期未払費用	32,794	0	32,794	7,925	0	7,925
負債合計	123,806	36,426	87,380	101,775	93,073	8,702
純資産の部						
株主資本	74,978	14,096	60,882	82,317	3,709	86,026
資本金	136,939	13,737	123,202	129,372	20,539	108,833
利益剰余金	61,961	359	62,320	47,055	24,248	22,807
純資産合計	74,978	14,096	60,882	82,317	3,709	86,026
負債・純資産合計	198,784	50,522	148,262	184,092	89,364	94,728

5 運輸成績・運送費の比較

(1) 旅客運輸収入

ア 乗車人員及び運輸収入

1日当たり乗車人員を見ると、表9のとおり、ゆりかもめが減少基調で推移しているのに対し、多摩モノレールは増加しており、平成18年度においてはゆりかもめの9万2千人に対し、多摩モノレールは11万1千人となっているが、運輸収入を見ると、ゆりかもめの80億円弱に対して多摩モノレールは70億円弱と逆転している。

これは、

多摩モノレールの他線への乗換駅が4カ所あることなどから、表10のとおり、平均乗車キロが5.5kmであるのに対して、ゆりかもめは都心部から臨海副都心地域へのアクセス線であることから6.3kmとなっていること、

ゆりかもめは、表11のとおり、定期旅客の占める率が20%であるが、多摩モノレールは50%となっており、かつ通学定期が定期の50%を超えることの2つの理由から、乗車1人当たりの運輸収入が、ゆりかもめの237円に対して多摩モノレールの方が174円となっていることによるものである。

(表9) 乗車人員、運輸収入の推移

事項	1日当たり乗車人員(千人)					年間運輸収入(百万円)				
	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18
ゆりかもめ	101	94	89	86	92	8,698	8,231	7,765	7,618	7,984
多摩モノレール	97	103	104	106	111	5,718	6,006	6,356	6,706	7,046

(表10) 実質運賃

(単位:円、km)

事項	乗車1人当たり運輸収入					平均乗車キロ					輸送人キロ当たり運輸収入				
	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18
ゆりかもめ	237	238	240	242	237	7.6	7.2	7.3	7.1	6.3	31	33	33	34	38
多摩モノレール	161	160	167	174	174	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	29	29	30	31	32

(表11) 券種別輸送人員及び運輸収入(平成18年度)

区分	一日当たり輸送人員(人)					一日当たり運輸収入(千円)				
	定期			定期外	計	定期			定期外	計
	通勤	通学	小計			通勤	通学	小計		
ゆりかもめ	-	-	26,103	66,111	92,214	-	-	3,438	18,434	21,873
	-	-	28.3%	71.7%	100%	-	-	15.7%	84.3%	100%
多摩モノレール	28,079	29,795	57,874	52,888	110,762	4,518	2,660	7,178	12,126	19,304
	25.4%	26.9%	52.3%	47.7%	100%	23.4%	13.8%	37.2%	62.8%	100%

イ 路線の収益力と運輸事業の効率

営業キロ当たり1日当たり乗車人員は、表12のとおり、ゆりかもめの6,273人に対して多摩モノレールは6,923人であるが、営業キロ当たりの1日当たり運輸収入はゆりかもめの148万円に対して多摩モノレールは120万円となっている。

列車の運行効率は、表13のとおり、列車走行キロ当たり乗車人員と運輸収入で見ることができ、ゆりかもめの13人、3,151円に対して多摩モノレールは30人、5,185円となっている。客車走行キロ当たりの乗車人員、運輸収入では、4両編成の多摩モノレールは7人1,296円であるのに対して、6両編成のゆりかもめでは2人525円となる。

客車定員に対して乗車している人員の比率を見る乗車効率では、表14のとおり、多摩モノレールの39.5%に対してゆりかもめは24.1%となっている。

これらは、各社の乗車人員に差がないにもかかわらず、ゆりかもめは1日平均472本の列車を6,942km走行させているのに対して、多摩モノレールは233本の列車を3,723km走行させていることによるものである。

(表12) 営業キロ当たり乗車人員・運輸収入

(単位：千人、百万円)

事項	1日当たり乗車人員					年間運輸収入				
	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18
年度(平成)										
ゆりかもめ	8	8	7	7	6	725	686	647	635	543
多摩モノレール	6	6	7	7	7	357	375	397	419	440

(表13) 列車走行キロ・客車走行キロ当たり乗車人員・運輸収入

(単位：人、円)

事項		乗車人員					運輸収入				
		14	15	16	17	18	14	15	16	17	18
年度(平成)											
列車走行 キロ当たり	ゆりかもめ	17	16	15	14	13	4,004	3,760	3,569	3,494	3,151
	多摩モノレール	26	27	28	28	30	4,217	4,400	4,681	4,939	5,185
客車走行 キロ当たり	ゆりかもめ	3	3	2	2	2	667	627	595	582	525
	多摩モノレール	7	7	7	7	7	1,054	1,100	1,170	1,235	1,296

(表14) 乗車効率(延べ人キロ/客車走行キロ/平均客車定員*100)

(単位：%)

年度(平成)	14	15	16	17	18
ゆりかもめ	37.3	33.3	31.5	30.0	24.1
多摩モノレール	34.8	36.3	37.0	37.9	39.5

(2) 軌道事業営業費

ア 運送費の比較

運送費、一般管理費、減価償却費は、表15のとおりとなっており、会社単体、連結後とも、減価償却費と一般管理費等については大きな差がなく、運送費のみ、ゆりかもめが35億円となっているのに対して、多摩モノレールは25億円となっている。

運送費の内訳を目的別に比較すると、表16のとおり、ゆりかもめの運転費が金額、構成率ともに少ないが、これは、ゆりかもめが無人運転を行っていることによるものであり、また、ゆりかもめの線路保存費が金額、構成率ともに大きくなっているのは、平成18年度から、延伸部の建設に携わっていた人員6人をそのまま線路保存部署に編入したため、人件費が50%増加していることなどによるものである。

ゆりかもめの保守管理費には、駅における案内業務の委託料が含まれているため、多摩モノレールよりも大きくなっている。保守管理費は各保存費の本社経費を、輸送管理費は運転・運輸に係る本社経費を経理する科目であるが、これらに係る人件費はゆりかもめが4億6,500万円、多摩モノレールは1億1千万円と大きな開きがある。

運送費全体に係る人件費について見ると、ゆりかもめが15億円(44%)、多摩モノレールが10億円(41%)と大きな開きがある。

(表15) 鉄道事業営業費の比較

(単位：百万円、%)

区分	運送費(注)	一般管理費等	減価償却費	軌道事業営業費
ゆりかもめ (連結)	3,616 35.2	599 5.8	6,055 59.0	10,270 100
ゆりかもめ (会社単体)	3,600 48.0	599 8.0	3,294 44.0	7,493 100
多摩モノレール (連結)	2,695 30.3	366 4.1	5,835 65.6	8,896 100
多摩モノレール (会社単体)	2,673 41.2	366 5.6	3,452 53.2	6,491 100

(注) 運送費には案内宣伝費を含む

(表16) 平成18年度目別性質別運送費の比較

(単位：百万円、%)

区分		線路 保存費	電路 保存費	車両 保存費	運転費	運輸費	保守 管理費	輸送 管理費	計	
ゆりかもめ	目合計	417	388	940	286	758	499	271	3,559	
	目別構成比	11.7	10.9	26.4	8.0	21.3	14.0	7.6	100	
	金額	人件費	155	170	252	116	423	239	226	1,581
		経費	263	218	688	169	335	260	45	1,978
		修繕費	56	21	135	0	0	0	0	212
		動力費	0	0	10	146	0	0	0	156
	節別 構成比	人件費	37.1	43.7	26.8	40.7	55.8	47.9	83.5	44.4
		経費	62.9	56.3	73.2	59.3	44.2	52.1	16.5	55.6
		修繕費	13.4	5.4	14.4	0.0	0.0	0.0	0.0	6.0
		動力費	0.0	0.0	1.1	51.1	0.0	0.0	0.0	4.4
	多摩モノレール	目合計	128	322	566	641	664	66	148	2,534
		目別構成比	5.0	12.7	22.3	25.3	26.2	2.6	5.8	100
金額		人件費	36	73	44	503	288	61	49	1,054
		経費	91	249	522	137	376	5	99	1,481
		修繕費	46	238	301	0	224	0	0	810
		動力費	0	0	149	94	0	0	0	243
節別 構成比		人件費	28.5	22.6	7.8	78.6	43.3	91.9	33.0	41.6
		経費	71.5	77.4	92.2	21.4	56.7	8.1	67.0	58.4
		修繕費	36.2	73.9	53.2	0.1	33.8	0.0	0.0	32.0
		動力費	0.0	0.0	26.3	14.6	0.0	0.0	0.0	9.6

鉄道事業会計の目

線路保存費：線路の維持に要する費用

電路保存費：電路の維持に要する費用

車両保存費：車両の維持に要する費用

運 転 費：列車の運転に要する費用

運 輸 費：駅の管理に要する費用

保守管理費：線路・電路・車両の保存に関する管理費

運輸管理費：運転・運輸に関する管理費

イ 指標当たり目別運送費

営業キロ当たりの運送費等は、表17のとおりであるが、さらに詳しく見るため、目別の運送費を関連する指標により割り返すと、表18のとおりとなる。

営業キロ当たり線路保存費及び電路保存費の金額の差は、ゆりかもめが案内軌条式新交通システムであるのに対し、多摩モノレールが跨座式モノレールであること、ゆりかもめが臨海部を走行するために塩害が発生する可能性があることなど、複数の原因が輻輳しており特定できない。

保有車両当たり車両保存費はゆりかもめの平成17年度及び平成18年度が減少しているが、これは、延伸に合わせて2編成を増備したことによる。

列車走行キロ当たり運転費は、無人運転を行うゆりかもめでは、走行キロが増加すればするほどキロ当たりの運転費が逡減するためである。

駅当たり運輸費は、いずれの路線も管理駅が複数の無人駅を同時に管理する方法をとっているため、駅当たりではほぼ同額となるべきものであるが、多摩モノレールが3,490万円であるのに対して、ゆりかもめは4,740万円となっている。

そこで駅当たり運輸費について節別に見ると、表19のとおり、修繕費以外の経費、人件費ともにゆりかもめが大きくなっている。

(表17) 平成18年度営業キロ当たり運送費

(単位：百万円)

区分	運送費	一般管理費等	減価償却費	軌道事業営業費
ゆりかもめ(連結)	246	41	412	699
ゆりかもめ(会社単体)	245	41	224	510
多摩モノレール(連結)	168	23	365	556
多摩モノレール(会社単体)	167	23	216	406

(表18) 指標当たり目別運送費の推移

路線	年度	営業キロ 当たり 線路保存費 (百万円)	営業キロ 当たり 電路保存費 (百万円)	車両当たり 車両保存費 (百万円)	列車走行キロ 当たり 運転費 (円)	駅当たり 運輸費 (百万円)
ゆりかもめ	14	17.5	45.4	8.0	170	55.1
	15	23.9	36.0	8.5	165	54.6
	16	20.1	32.9	7.7	147	44.6
	17	18.3	34.5	6.6	158	53.4
	18	28.4	26.4	6.0	113	47.4
多摩モノレール	14	7.0	35.3	9.1	422	43.1
	15	5.9	31.0	9.1	469	41.2
	16	5.7	20.5	8.6	429	36.0
	17	6.0	19.4	9.4	449	34.9
	18	8.0	20.1	8.8	471	34.9

(表19) 平成18年度駅当たり運輸費の比較

(単位：百万円)

		金額	駅数	駅当たり
ゆりかもめ	運輸費	758	16	47.4
	人件費	423	16	26.4
	経費	335	16	20.9
	修繕費	0	16	0.0
	動力費	0	16	0.0
	その他	335	16	20.9
多摩モノレール	運輸費	663	19	34.9
	人件費	287	19	15.1
	経費	376	19	19.8
	修繕費	224	19	11.8
	動力費	0	19	0.0
	その他	152	19	8.0

(別表1-1) ゆりかもめインフラ部財務諸表

(単位: 百万円)

損益計算書	開始	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
営業収益		5	17	17	17	17	17
営業費用		2,376	2,423	2,423	2,484	2,423	2,539
修繕費		23	70	70	131	70	70
減価償却		2,353	2,353	2,353	2,353	2,353	2,468
営業損益		2,370	2,406	2,406	2,467	2,406	2,521
営業外収益		0	0	0	0	0	0
営業外費用		1,088	2,802	2,802	2,802	2,802	2,802
支払利息		1,088	2,802	2,802	2,802	2,802	2,802
経常損益		3,459	5,209	5,209	5,269	5,209	5,324
当期損失		3,459	5,209	5,209	5,269	5,209	5,324
累積損失		3,459	8,668	13,877	19,147	24,356	29,681
貸借対照表	開始	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
資産の部							
固定資産	157,786	155,433	153,392	151,461	149,774	148,164	148,398
有形固定資産	157,786	155,433	153,392	151,461	149,774	148,164	148,398
土地	49,325	49,325	49,325	49,325	49,325	49,325	49,325
構築物	107,064	104,717	102,370	100,023	97,676	95,329	96,833
取得価額	107,064	107,064	107,064	107,064	107,064	107,064	111,029
減価償却 累計額	0	2,346	4,693	7,040	9,387	11,734	14,196
建物付帯設備	117	111	105	99	92	86	80
取得価額	117	117	117	117	117	117	117
減価償却 累計額	0	6	12	18	24	31	37
建設仮勘定	1,279	1,279	1,591	2,013	2,680	3,423	2,159
資産合計	157,786	155,433	153,392	151,461	149,774	148,164	148,398
負債の部							
固定負債	47,260	47,260	47,487	47,488	47,574	47,982	49,145
長期借入金	47,260	47,260	47,487	47,488	47,574	47,982	49,145
負債の部合計	47,260	47,260	47,487	47,488	47,574	47,982	49,145
純資産の部							
資本金	110,263	110,263	110,318	110,701	111,244	111,540	113,078
利益剰余金	0	3,459	8,668	13,877	19,147	24,356	29,681
純資産の部合計	110,263	106,803	101,650	96,824	92,096	87,183	83,397
負債・純資産 の部合計	157,524	154,064	149,137	144,312	139,671	135,166	132,542
資産合計 - 負債・純資産合計	262	1,368	4,255	7,149	10,103	12,998	15,855
同対前年増減	0	1,106	2,886	2,893	2,954	2,895	2,856
利息 + 維持費 - 収益	0	1,106	2,855	2,855	2,916	2,855	2,855

(別表1 - 2)

(単位：百万円)

損益計算書	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
営業収益	17	17	17	17	115	115
営業費用	2,599	2,541	2,546	2,607	2,546	2,892
修繕費	131	70	70	131	70	131
減価償却	2,468	2,470	2,476	2,476	2,476	2,760
営業損益	2,582	2,524	2,529	2,590	2,431	2,776
営業外収益	0	0	0	0	0	0
営業外費用	2,853	2,853	2,854	2,854	2,854	2,933
支払利息	2,853	2,853	2,854	2,854	2,854	2,933
経常損益	5,435	5,377	5,384	5,444	5,285	5,710
当期損失	5,435	5,377	5,384	5,444	5,285	5,710
累積損失	35,116	40,494	45,878	51,323	56,609	62,320
貸借対照表	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
資産の部						
固定資産	149,071	151,431	154,226	153,726	151,831	149,070
有形固定資産	149,071	151,431	154,226	153,726	151,831	149,070
土地	49,325	49,325	49,325	49,325	49,325	49,325
構築物	94,370	92,173	89,703	87,233	84,764	99,681
取得価額	111,029	111,297	111,297	111,297	111,297	128,969
減価償却 累計額	16,659	19,123	21,593	24,063	26,533	29,288
建物付帯設備	74	67	61	55	49	43
取得価額	117	117	117	117	117	117
減価償却 累計額	43	49	56	62	68	74
建設仮勘定	5,301	9,864	15,135	17,111	17,693	20
資産合計	149,071	151,431	154,226	153,726	151,831	149,070
負債の部						
固定負債	50,586	52,001	53,538	54,354	54,586	54,586
長期借入金	50,586	52,001	53,538	54,354	54,586	54,586
負債の部合計	50,586	52,001	53,538	54,354	54,586	54,586
純資産の部						
資本金	114,762	118,143	121,831	122,927	123,201	123,201
利益剰余金	35,116	40,494	45,878	51,323	56,609	62,320
純資産の部合計	79,645	77,648	75,952	71,603	66,591	60,881
負債・純資産 の部合計	130,232	129,650	129,491	125,958	121,178	115,467
資産合計 - 負債・純資産合計	18,839	21,780	24,735	27,767	30,653	33,602
同対前年増減	2,983	2,941	2,954	3,032	2,885	2,949
利息 + 維持費 - 収益	2,967	2,906	2,907	2,968	2,809	2,949

(別表2-1)多摩モノレールインフラ部財務諸表

(単位:百万円)

損益計算書	開始	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
営業収益	0	0	0	0	0
営業費用	0	397	2,405	2,405	2,405
減価償却	0	397	2,383	2,383	2,383
修繕費	0	0	21	21	21
営業損益	0	397	2,405	2,405	2,405
営業外収益	0	0	0	0	0
営業外費用	0	123	778	778	778
支払利息	0	123	778	778	778
経常損益	0	520	3,183	3,183	3,183
累積損益	0	520	3,704	6,888	10,071
貸借対照表	開始	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度
資産の部					
固定資産	111,809	111,412	109,028	106,645	104,261
有形固定資産	111,809	111,412	109,028	106,645	104,261
構築物	111,809	111,412	109,028	106,645	104,261
取得価額	111,809	111,809	111,809	111,809	111,809
減価償却累計額	0	397	2,780	5,164	7,547
資産合計	111,809	111,412	109,028	106,645	104,261
負債の部	0	0	0	0	0
固定負債	28,276	28,276	28,276	28,276	28,276
長期借入金	28,276	28,276	28,276	28,276	28,276
負債合計	28,276	28,276	28,276	28,276	28,276
純資産の部					
資本金	81,332	81,332	81,332	81,332	81,332
利益剰余金	0	520	3,704	6,888	10,071
純資産合計	81,332	80,812	77,628	74,444	71,260
負債・純資産合計	109,608	109,088	105,904	102,720	99,536
資産合計 - 負債・純資産合計	2,200	2,323	3,124	3,924	4,724
対前年度増減		123	800	800	800
支払利息 + 修繕費	2,200	123	800	800	800

(別表2 - 2)

(単位：百万円)

損益計算書	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
営業収益	0	0	0	0
営業費用	2,405	2,405	2,405	2,405
減価償却	2,383	2,383	2,383	2,383
修繕費	21	21	21	21
営業損益	2,405	2,405	2,405	2,405
営業外収益	0	0	0	0
営業外費用	778	778	778	778
支払利息	778	778	778	778
経常損益	3,183	3,183	3,183	3,183
累積損益	13,255	16,439	19,623	22,806
貸借対照表	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
資産の部				
固定資産	101,878	99,494	97,110	94,727
有形固定資産	101,878	99,494	97,110	94,727
構築物	101,878	99,494	97,110	94,727
取得価額	111,809	111,809	111,809	111,809
減価償却累計額	9,931	12,314	14,698	17,081
資産合計	101,878	99,494	97,110	94,727
負債の部	0	0	0	0
固定負債	28,276	28,276	28,276	28,276
長期借入金	28,276	28,276	28,276	28,276
負債合計	28,276	28,276	28,276	28,276
純資産の部				
資本金	81,332	81,332	81,332	81,332
利益剰余金	13,255	16,439	19,623	22,806
純資産合計	68,077	64,893	61,709	58,525
負債・純資産合計	96,353	93,169	89,985	86,801
資産合計 - 負債・純資産合計	5,524	6,325	7,125	7,925
対前年度増減	800	800	800	800
支払利息 + 修繕費	800	800	800	800

経営状況の比較

事業別財務諸表を活用して作成した、ゆりかもめと多摩モノレールの連結財務諸表を含めて、各社の経営状況及び運輸成績を比較・検証した

1 路線概要

東京地下鉄株式会社(以下「東京メトロ」という。)は8路線183.2キロメートル、交通局(以下、鉄道事業者としては「交通局」、路線については「都営地下鉄」という。)は4路線109.0キロメートルの都市高速鉄道のネットワークをそれぞれ運営している。東京臨海高速鉄道株式会社(以下「臨海高速」という。)は、12.2キロメートルの都市高速鉄道を運営している。

また、株式会社ゆりかもめ(以下、会社名は「株式会社ゆりかもめ」、運行する路線を「ゆりかもめ」という。)は、案内軌条式新交通システムにより14.7キロメートル、多摩都市モノレール株式会社(以下、会社名は「多摩都市モノレール株式会社」、運行する路線を「多摩モノレール」という。)は、跨座式モノレールにより16.0キロメートルの軌道事業を運営している。

各路線の概要は、表1のとおりである。

(表1) 路線概要

路線名	運輸営業開始 全線開業日	区間 (分岐線)	営業 キロ	相互直通運転路線名(区間)
銀座線 3号線	昭和2年12月 昭和14年1月	浅草～渋谷	14.3	
丸ノ内線 4号線	昭和29年1月 昭和37年3月	池袋～荻窪 (中野坂上～方南町)	24.2 3.2	
日比谷線 2号線	昭和36年3月 昭和39年8月	北千住～中目黒	20.3	東武伊勢崎線(北千住～東武動物公園) 東急東横線(中目黒～菊名)
東西線 5号線	昭和39年12月 昭和44年3月	中野～西船橋	30.8	J R中央線(中野～三鷹) J R総武線(西船橋～津田沼) 東葉高速線(西船橋～東葉勝田台)
千代田線 9号線	昭和44年12月 昭和54年12月	綾瀬～代々木上原 (綾瀬～北綾瀬)	21.9 2.1	J R常磐線(綾瀬～取手) 小田急多摩線(代々木上原～唐木田) 小田急小田原線(代々木上原～本厚木)
有楽町線 8号線	昭和49年10月 昭和63年6月	和光市～新木場	28.3	東武東上線(和光市～森林公園) 西武有楽町線(小竹向原～練馬) 西武池袋線(練馬～飯能)
半蔵門線 11号線	昭和53年8月 平成15年3月	渋谷～押上	16.8	東急田園都市線(渋谷～中央林間) 東武伊勢崎線(押上～久喜) 東武日光線(押上～南栗橋)
南北線 7号線	平成3年11月 平成12年9月	目黒～赤羽岩淵	21.3	東急目黒線(目黒～武蔵小杉) 埼玉高速鉄道線(赤羽岩淵～浦和美園)
副都心線 13号線	平成20年6月 (予定)	池袋～渋谷	8.9	東急東横線(渋谷～横浜) 横浜高速鉄道(横浜～元町・中華街) 東武東上線・西武池袋線(有楽町線と同じ)
交通局				
浅草線 1号線	昭和35年12月 昭和43年11月	西馬込～押上	18.3	京浜急行線:泉岳寺～三崎口、羽田空港 京成線:京成佐倉 北総鉄道:京成高砂～印旛日本医大 芝山鉄道:東成田～芝山千代田
三田線 6号線	昭和43年12月 平成12年9月	目黒～西高島平	26.5	東急目黒線:目黒～武蔵小杉
新宿線 10号線	昭和53年12月 平成元年3月	新宿～本八幡	23.5	京王線:新宿～橋本
大江戸線 12号線	平成12年12月	都庁前～光が丘	40.7	-
臨海高速				
りんかい線	平成8年3月 平成14年12月	新木場～大崎	12.2	J R埼京線:大崎～川越
ゆりかもめ				
東京臨海新 交通臨海線	平成7年11月 平成17年3月	新橋～豊洲	14.7	-
多摩モノレール				
多摩都市モ ノレール線	平成10年11月 平成12年1月	上北台 ～多摩センター	16.0	-

2 経営状況の比較

各社の経営状況は、表2のとおりである。

(1) 長期借入金

株式会社ゆりかもめは、これまでのところ、営業利益により支払利息を、減価償却費等による内部留保資金によって借入金の元本償還を、それぞれまかなうことができていたため、経営状況、資金状況とも大きな課題はない。

一方、臨海高速、多摩都市モノレール株式会社は、いずれも営業利益は計上しているものの、長期借入金等の支払利息が経営状況を圧迫し、経常損失を計上している。また、多額の長期借入金等の元本償還が資金収支を圧迫し、都などの経営支援を必要とする状態である。

(2) インフラ部の連結

インフラ部を連結したゆりかもめ、多摩モノレールの経営状況は、インフラ部の連結により、インフラ部固定資産が増加し、その減価償却費のために営業損失を計上し、また、有利子負債が増加するために支払利息が増加して、経常損失が拡大している。

インフラ部を都が整備しなければ、企業が軌道事業を運営することは極めて困難となることかわかる。

(表2) 各社の経営状況(新公会計活用後)

(単位:百万円)

科目	東京 メトロ	交通局	臨海 高速	ゆりかもめ		多摩モノレール	
				単体	連結	単体	連結
営業収益	330,684	124,394	14,167	8,277	8,277	7,266	7,266
うち運輸収入	281,227	115,185	12,851	7,983	7,983	7,046	7,046
営業費用	242,099	111,212	13,520	7,493	10,270	6,491	8,896
うち運送費	156,133	69,823	4,519	3,600	3,600	2,673	2,695
うち減価償却費	60,125	44,461	8,167	3,293	6,055	3,452	5,835
営業損益	88,585	13,182	647	783	1,993	775	1,630
営業外収益	2,338	15,280	156	54	54	35	35
営業外費用	23,045	25,330	4,414	878	3,812	1,187	1,966
うち支払利息	21,226	23,043	4,340	874	3,808	1,186	1,965
経常損益	67,878	3,132	3,611	40	5,751	377	3,560
償却前損益	128,003	47,593	4,556	3,253	304	3,075	2,275
資産	1,275,352	1,822,104	304,474	50,522	198,784	89,364	184,092
うち有形固定資産	990,278	1,681,456	238,735	40,892	190,384	85,602	180,330
負債	1,048,029	834,627	238,515	36,425	123,806	93,073	101,775
うち長期借入金	700,636	1,175,393	232,547	30,817	85,403	86,630	87,406
うち短期借入金	88,953	0	3,383	3,248	3,248	5,472	5,472
純資産	227,322	987,477	65,958	14,096	74,978	3,708	82,317
資本金	58,100	-	115,279	13,737	136,939	20,539	129,372
利益剰余金	107,004	474,608	49,320	359	61,961	24,247	47,055
負債純資産合計	1,275,352	1,822,104	304,474	50,522	198,784	89,364	184,092

(注) 長期借入金には、交通債・社債(東京メトロ)、都債・借入資本金(交通局)、割賦未払費用(交通局、臨海高速)を含めている。

3 営業キロ当たり経営成績による比較

東京メトロ及び交通局の規模が大きく、その他との比較が困難であるので、比較を容易にするために、各社の計上額を営業キロで割り返すと、表3のとおりとなる。

東京メトロの営業キロ当たり運輸収入15億円、次いで、交通局が10億円、臨海高速が10億円となる。軌道事業2社は、株式会社ゆりかもめが営業キロ当たり5億円、多摩都市モノレール株式会社が4億円となり、鉄道事業者と軌道事業者で収益が異なることがわかる。営業費用についても、営業収益と同様の傾向が見られる。

営業キロ当たりの長期借入金を見ると、臨海高速の190億円がもっとも大きくなり、交通局85億円、東京メトロ38億円となる。支払利息も同様の傾向である。また、株式会社ゆりかもめの長期借入金は営業キロ当たり20億円で、経常損益が平衡している。インフラ部を連結したゆりかもめは58億円、多摩モノレールは会社単体・連結ともに54億円であり、これらは、経営状況が極めて厳しい状態にある。

(表3) 営業キロ当たり各社の経営状況(新公会計活用後)

(単位:百万円)

科目	東京メトロ	交通局	臨海高速	ゆりかもめ		多摩モノレール	
				単体	連結	単体	連結
営業収益	1,805	1,141	1,161	563	563	454	454
うち運輸収入	1,535	1,057	1,053	543	543	440	440
営業費用	1,321	1,020	1,108	510	699	406	556
うち運送費	852	641	370	245	245	167	168
うち減価償却費	328	408	669	224	412	216	365
営業損益	484	121	53	53	136	48	102
営業外収益	13	140	13	4	4	2	2
営業外費用	126	232	362	60	259	74	123
うち支払利息	116	211	356	59	259	74	123
経常損益	371	29	296	3	391	24	223
償却前損益	699	437	373	221	21	192	142
資産	6,962	16,717	24,957	3,437	13,523	5,585	11,506
うち有形固定資産	5,405	15,426	19,568	2,782	12,951	5,350	11,271
負債	5,721	7,657	19,550	2,478	8,422	5,817	6,361
うち長期借入金	3,824	8,497	19,061	2,096	5,810	5,414	5,463
うち短期借入金	486	0	277	221	221	342	342
純資産	1,241	9,059	5,406	959	5,101	232	5,145
資本金	317	-	9,449	934	9,316	1,284	8,086
利益剰余金	584	4,354	4,043	24	4,215	1,515	2,941
負債純資産合計	6,962	16,717	24,957	3,437	13,523	5,585	11,506

4 固定資産の比較

鉄軌道事業の運営に必要な固定資産についてみると、表4のとおり、構築物の占める割合が高くなっている。

東京メトロ及び交通局は、営業開始が古いため、車両基地の取得価格が低くなっている。また、臨海高速は車両検収場を持たないため、比較的土を必要としていない。

一方、比較的新しく整備したゆりかもめ（連結）と多摩モノレール（連結）は、車両基地の土地の価格が固定資産の大きな割合を占めている。

営業キロ当たりの構築物の取得価格を見ると、表5のとおり、営業開始年度の古い路線の多い東京メトロは77億円で、ゆりかもめ（連結）の110億円、多摩モノレール（連結）の86億円よりも安価となっているが、臨海高速は182億円、交通局は256億円となっている。

鉄道事業の車両は、表5のとおり、いずれも編成当たり10億円から11億円であるが、軌道事業では株式会社ゆりかもめは5億5千万円、多摩都市モノレール株式会社では9億円となっており、案内軌条式新交通システムよりもモノレールの方が高価であることがわかる。

（表4）構築部及び土地の取得価格

（単位：百万円、％）

区分	構築物		土地		取得価格合計	
	取得価格	構成比率	取得価格	構成比率		
東京メトロ	1,416,645	65.4	51,702	2.4	2,165,800	
交通局	2,791,845	85.7	132,049	4.1	3,256,161	
臨海高速	223,103	80.8	13,015	4.7	276,174	
ゆりかもめ	（会社単体）	32,858	45.0	0	0.0	73,071
	（連結）	161,827	64.3	49,325	19.6	251,482
多摩モノレール	（会社単体）	27,111	23.9	30,132	26.6	113,238
	（連結）	138,920	61.7	30,132	13.4	225,047

（表5）営業キロ当たり構築物の取得価格

（単位：百万円、km、両、編成）

区分	東京メトロ	交通局	臨海高速	ゆりかもめ		多摩モノレール	
				会社単体	連結	会社単体	連結
構築物取得価格	1,416,645	2,791,845	223,103	32,858	161,827	27,111	138,920
営業キロ	183.2	109.0	12.2	14.7	14.7	16.0	16.0
営業キロ当たり価格	7,733	25,613	18,287	2,235	11,009	1,694	8,683
車両取得価格	364,034	147,891	9,306	13,052		13,550	
保有車両数	2533	1086	80	144		60	
車両当たり価格	144	136	116	91		226	
保有編成数	313	145	8	24		15	
編成当たり価格	1,163	1,020	1,163	544		903	

5 運輸成績の比較

(1) 乗車人員・運輸収入

各社の路線別乗車人員を5年推移で見ると、表6のとおりである。

南北線、半蔵門線を除く東京メトロ各路線及び大江戸線を除く都営地下鉄各路線など、開業後相当期間を経過している路線については、平成15年度に微減となっているほかは、概ね微増傾向で推移している。

東京メトロの南北線、半蔵門線、都営地下鉄の大江戸線、臨海高速鉄道臨海線、多摩モノレールなど、開業後長期間を経過していない路線は、ゆりかもめを除き、増加傾向で推移しており、他線及び他交通機関からの振替が完了していないことがわかる。

東京メトロ南北線の乗車人員が他の路線と比較して乗車人員が少なく、これに次いで都営地下鉄各線、半蔵門線、有楽町線の順に乗車人員が少なくなっている。

なお、臨海高速鉄道臨海線は平成14年12月に天王洲アイル～大崎間が開業し、全線開業後初の通年度営業となった平成15年度に急増し、その後も毎年度10%前後と高い増加率を示している。

ゆりかもめは、臨海副都心地域へのアクセス路線として競合する臨海高速鉄道の全線開業後、平成17年度まで継続して減少しており、豊洲への延伸後、増加に転じたものの、平成18年度の時点では1日当たり9万2千人（最大は平成12年度における10万4千人）にとどまっている。

各路線別の運輸収入は表7のとおり、乗車人員の推移と同様の傾向を示している。

(表6) 1日当たり乗車人員の推移

(単位：千人)

事項 年度(平成)	1日当たり乗車人員					対前年増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
銀座線	1,012	1,007	1,003	1,016	1,033	0.4	0.4	1.3	1.7
丸ノ内線	1,073	1,073	1,064	1,067	1,076	0.0	0.8	0.3	0.8
日比谷線	1,056	1,053	1,054	1,063	1,084	0.2	0.1	0.8	2.0
東西線	1,210	1,207	1,212	1,218	1,245	0.2	0.4	0.5	2.2
千代田線	1,064	1,048	1,051	1,050	1,052	1.6	0.3	0.1	0.2
有楽町線	755	755	760	779	822	0.0	0.7	2.5	5.5
半蔵門線	596	699	729	753	798	17.3	4.2	3.3	6.0
南北線	315	337	359	382	400	7.1	6.5	6.3	4.9
東京メトロ	5,592	5,667	5,687	5,759	5,900	1.3	0.4	1.3	2.5
浅草線	593	580	575	583	597	2.3	0.8	1.3	2.5
三田線	501	501	501	513	528	0.0	0.1	2.4	2.8
新宿線	596	589	586	593	609	1.2	0.5	1.2	2.7
大江戸線	568	627	648	682	720	10.4	3.3	5.3	5.7
交通局	1,979	2,016	2,032	2,086	2,159	1.9	0.8	2.7	3.5
臨海高速	58	122	133	150	164	109.3	8.8	13.1	9.3
ゆりかもめ	101	94	89	86	92	6.3	6.0	2.8	6.9
多摩モノレール	97	103	104	106	111	5.4	1.7	1.3	4.8

(表7) 年間運輸収入の推移

(単位：百万円、%)

事項 年度(平成)	年間運輸収入					増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
銀座線	36,661	36,399	35,925	36,459	37,005	0.7	1.3	1.5	1.5
丸ノ内線	45,577	45,427	44,478	44,680	44,937	0.3	2.1	0.5	0.6
日比谷線	41,045	41,423	41,279	41,743	42,559	0.9	0.3	1.1	2.0
東西線	51,320	51,358	51,278	51,572	52,609	0.1	0.2	0.6	2.0
千代田線	38,611	37,762	37,705	37,999	38,654	2.2	0.2	0.8	1.7
有楽町線	34,163	34,212	34,179	35,037	36,825	0.1	0.1	2.5	5.1
半蔵門線	18,319	23,822	24,655	25,614	27,319	30.0	3.5	3.9	6.7
南北線	12,481	13,364	13,956	14,689	15,382	7.1	4.4	5.3	4.7
東京メトロ	264,927	270,252	269,955	274,089	281,228	2.0	0.1	1.5	2.6
浅草線	26,563	23,255	25,225	25,599	25,773	12.5	8.5	1.5	0.7
三田線	23,810	23,979	24,148	24,589	25,056	0.7	0.7	1.8	1.9
新宿線	28,103	27,791	28,931	29,319	29,778	1.1	4.1	1.3	1.6
大江戸線	28,369	31,539	31,635	33,225	34,578	11.2	0.3	5.0	4.1
交通局	106,845	106,564	109,939	112,733	115,186	0.3	3.2	2.5	2.2
臨海高速	4,311	9,632	10,377	12,110	13,137	123.4	7.7	16.7	8.5
ゆりかもめ	8,698	8,231	7,765	7,618	7,984	5.4	5.7	1.9	4.8
多摩モノレール	5,718	6,006	6,356	6,706	7,046	5.0	5.8	5.5	5.1

(2) 実質運賃

乗車1人当たり運輸収入を比較すると、表8のとおり、東京メトロの平均が131円、都営地下鉄の平均が146円、多摩モノレールが174円、臨海高速鉄道及びゆりかもめが200円以上と大きな差ができています。

(表8) 実質運賃

(単位：円、km)

事項 年度(平成)	乗車1人当たり運輸収益					平均乗車キロ					輸送人キロ当たり運輸収入				
	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18
銀座線	99	99	98	98	98	3.7	3.7	3.6	3.6	3.6	27	27	27	27	27
丸ノ内線	116	116	114	115	114	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2	22	22	22	22	22
日比谷線	107	107	107	108	108	5.6	5.6	5.5	5.5	5.5	19	19	19	20	20
東西線	116	116	116	116	116	9.0	9.0	9.0	8.9	8.9	13	13	13	13	13
千代田線	99	98	98	99	101	6.7	6.7	6.7	6.7	6.8	15	15	15	15	15
有楽町線	124	124	123	123	123	8.0	8.0	8.0	7.9	7.9	16	16	15	16	16
半蔵門線	84	93	93	93	94	4.3	4.9	5.0	5.0	5.1	20	19	19	19	18
南北線	109	108	107	105	105	6.3	6.3	6.2	6.1	6.1	17	17	17	17	17
東京メトロ	130	130	130	130	131	7.9	7.9	7.9	7.9	7.9	16	16	16	16	17
浅草線	123	110	120	120	118	5.1	5.1	5.1	5.1	5.2	24	21	23	23	23
三田線	130	131	132	131	130	6.7	6.7	6.7	6.7	6.6	19	19	20	20	20
新宿線	129	129	135	136	134	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	19	19	19	19	19
大江戸線	137	138	134	134	132	6.1	6.1	6.1	6.1	6.0	22	23	22	22	22
交通局	148	144	148	148	146	7.1	7.1	7.1	7.0	7.0	21	20	21	21	21
臨海高速	203	216	214	221	219	5.0	5.5	5.5	5.6	5.6	41	39	39	40	39
ゆりかもめ	237	238	240	242	237	7.6	7.2	7.3	7.1	6.3	31	33	33	34	38
多摩モノレール	161	160	167	174	174	5.5	5.5	5.5	5.5	5.5	29	29	30	31	32

(4) 路線の収益力

営業キロ当たり乗車人員は路線の需要を、営業キロ当たり運輸収入は路線の収益力を表す指標と考えられる。

営業キロ当たり乗車人員は、表9のとおりである。東京メトロの路線は、南北線を除くと需要が多く、メトロ全体で3万人であるのに対し、都営地下鉄は2万人、臨海線は1万3千人となっている。軌道事業2路線はさらに少なく、ゆりかもめで6千人、多摩都市モノレールで7千人となっている。

(表9) 営業キロ当たり乗車人員・運輸収入

(単位：千人、千円)

事項	営業キロ当たり1日当たり乗車人員					営業キロ当たり年間運輸収入				
	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18
銀座線	71	70	70	71	72	2,564	2,545	2,512	2,550	2,588
丸ノ内線	39	39	39	39	39	1,663	1,658	1,623	1,631	1,640
日比谷線	52	52	52	52	53	2,022	2,041	2,033	2,056	2,097
東西線	39	39	39	40	40	1,666	1,667	1,665	1,674	1,708
千代田線	44	44	44	44	44	1,609	1,573	1,571	1,583	1,611
有楽町線	27	27	27	28	29	1,207	1,209	1,208	1,238	1,301
半蔵門線	35	42	43	45	48	1,090	1,418	1,468	1,525	1,626
南北線	15	16	17	18	19	586	627	655	690	722
東京メトロ	31	31	31	31	32	1,446	1,475	1,474	1,496	1,535
浅草線	32	32	31	32	33	1,452	1,271	1,378	1,399	1,408
三田線	19	19	19	19	20	898	905	911	928	946
新宿線	25	25	25	25	26	1,196	1,183	1,231	1,248	1,267
大江戸線	14	15	16	17	18	697	775	777	816	850
交通局	18	18	19	19	20	980	978	1,009	1,034	1,057
臨海高速	5	10	11	12	13	353	790	851	993	1,077
ゆりかもめ	8	8	7	7	6	725	686	647	635	543
多摩モノレール	6	6	7	7	7	357	375	397	419	440

(5) 効率性

ア 走行キロ当たり運輸実績

列車走行キロ当たりの乗車人員及び運輸収入は、列車が効率的に運転されているかの指標となるが、効率性を求めて運転回数を減らすと列車と次の列車の運転間隔が開いて利便性を損なうこととなる。

列車走行キロ当たりの乗車人員は、表10のとおり、東京メトロ南北線がもっとも低く、都営地下鉄各線及び東京メトロ有楽町線、臨海高速鉄道も効率的とは言えない。

軌道2路線は、鉄道路線よりも列車走行キロ当たりの乗車人員が少ないが、とりわけ、ゆりかもめは、平日朝のラッシュ時間帯に3分半間隔、平日昼に5分間隔で運行していることから、列車走行キロが大きくなり、効率が低くなっている。

客車走行キロ当たりの運輸実績では、りんかい線がもっとも効率が低くなり、東京メトロ東西線、有楽町線は都営地下鉄とほぼ同様の効率となる。

軌道2路線は、客車走行キロ当たり乗車人員では、ゆりかもめは極めて効率が低いことは変わらないが、多摩モノレールは1列車4両編成と連結している車両数が少ないため、りんかい線・都営地下鉄各線よりも効率的になっている。

(表10) 列車走行キロ・客車走行キロ当たり乗車人員・運輸収入

(単位：人、円)

事項	列車走行キロ当たり乗車人員					列車走行キロ当たり運輸収入				
	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18
銀座線	104	104	103	105	106	10,362	10,275	10,139	10,290	10,435
丸ノ内線	77	77	76	76	77	9,012	8,890	8,720	8,750	8,792
日比谷線	101	102	102	102	104	10,721	10,945	10,895	11,012	11,226
東西線	81	81	81	81	81	9,417	9,396	9,415	9,390	9,395
千代田線	115	113	114	114	113	11,446	11,186	11,185	11,273	11,377
有楽町線	65	64	65	67	70	8,082	8,005	8,004	8,205	8,613
半蔵門線	128	99	103	104	106	10,810	9,249	9,499	9,738	9,901
南北線	46	49	52	55	58	4,996	5,303	5,538	5,831	6,079
東京メトロ	69	67	68	69	69	8,930	8,818	8,812	8,921	9,069
浅草線	76	75	74	74	76	9,345	8,193	8,856	8,949	9,016
三田線	55	55	54	56	57	7,126	7,155	7,164	7,363	7,358
新宿線	66	65	63	65	66	8,497	8,342	8,549	8,763	8,851
大江戸線	41	44	44	46	48	5,556	6,064	5,874	6,153	6,311
交通局	49	50	49	51	52	7,320	7,238	7,334	7,543	7,624
臨海高速	23	40	43	45	50	4,644	8,686	9,281	10,016	10,868
ゆりかもめ	17	16	15	14	13	4,004	3,760	3,569	3,494	3,151
多摩モノレール	26	27	28	28	30	4,217	4,400	4,681	4,939	5,185

事項	客車走行キロ当たり乗車人員					客車走行キロ当たり運輸収入				
	14	15	16	17	18	14	15	16	17	18
銀座線	17	17	17	17	18	1,727	1,713	1,690	1,715	1,739
丸ノ内線	13	13	13	13	13	1,502	1,482	1,453	1,458	1,465
日比谷線	13	13	13	13	13	1,340	1,368	1,362	1,376	1,403
東西線	8	8	8	8	8	942	940	942	939	939
千代田線	12	11	11	11	11	1,145	1,119	1,118	1,127	1,138
有楽町線	7	6	6	7	7	808	801	800	821	861
半蔵門線	13	10	10	10	11	1,081	925	950	974	990
南北線	8	8	9	9	10	833	884	923	972	1,013
東京メトロ	8	8	8	8	8	1,083	1,063	1,062	1,075	1,091
浅草線	10	9	9	9	10	1,180	1,032	1,114	1,123	1,131
三田線	9	9	9	9	9	1,188	1,192	1,195	1,227	1,226
新宿線	8	8	8	8	8	1,054	1,035	1,061	1,087	1,069
大江戸線	5	6	5	6	6	695	758	734	769	789
交通局	7	7	7	7	7	971	959	971	998	1,003
臨海高速	2	4	4	5	5	464	869	928	1,002	1,087
ゆりかもめ	3	3	2	2	2	667	627	595	582	525
多摩モノレール	7	7	7	7	7	1,054	1,100	1,170	1,235	1,296

イ 乗車効率

中量輸送機関として位置づけられているゆりかもめ及び多摩モノレールについては、大量輸送機関である鉄道路線と同列に比較できない。また、都営大江戸線・東京メトロ銀座線も他路線よりも車体が小さく、輸送可能人員が大きく異なる。

そこで、乗車効率（客車定員に対してどの程度乗車人員があるか）を見ると、表11のとおり、大江戸線は比較的高い50%、多摩モノレールは40%となっているが、ゆりかもめは24%、りんかい線は18%と極めて低い数字になっている。ゆりかもめは、列車の運行本数が多いこと、りんかい線は列車の編成車両数が多いことによるものである。

（表11）乗車効率（延べ人キロ／客車走行キロ／平均客車定員×100）

年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
銀座線	63.8	62.7	61.6	62.4	63.3
丸ノ内線	51.1	51.0	50.6	50.7	51.1
日比谷線	53.4	53.1	52.7	52.9	54.0
東西線	49.2	48.8	48.5	48.0	47.6
千代田線	54.7	53.6	53.7	53.3	53.6
有楽町線	36.5	36.1	36.2	36.8	38.2
半蔵門線	37.9	34.0	35.3	36.1	36.8
南北線	32.7	34.6	36.4	38.2	39.6
東京メトロ	47.5	46.5	46.6	46.9	48.0
浅草線	37.6	37.1	36.6	36.8	37.9
三田線	42.7	42.7	42.4	43.4	43.6
新宿線	38.9	38.3	37.5	38.3	38.0
大江戸線	43.0	46.2	46.0	48.1	49.9
交通局	40.9	41.3	40.7	41.7	42.4
臨海高速	7.5	14.6	15.8	16.7	18.1
ゆりかもめ	37.3	33.3	31.5	30.0	24.1
多摩モノレール	34.8	36.3	37.0	37.9	39.5

6 各社の鉄道事業営業費

鉄道事業会計規則に基づく鉄道事業営業費は表12のとおりである。開業後の経過年数により、東京メトロの減価償却費の構成比率が26%、都営地下鉄39%、臨海高速鉄道57%、ゆりかもめ（連結）59%、多摩モノレール（連結）65%となっている。

（表12）鉄道事業営業費（平成18年度）

（単位：百万円、%）

事項費	運送費		一般管理費等		減価償却費		鉄道事業 営業費	
	金額	構成率	金額	構成率	金額	構成率		
東京メトロ	156,133	66.5	18,581	7.9	60,126	25.6	234,840	
交通局	63,679	57.3	3,072	2.8	44,461	40.0	111,212	
臨海高速	4,519	33.4	834	6.2	8,168	60.4	13,521	
ゆりかもめ	（会社単体）	3,559	47.5	641	8.6	3,294	44.0	7,493
	（連結）	3,575	34.8	641	6.2	6,055	59.0	10,270
多摩モノレール	（会社単体）	2,534	39.0	505	7.8	3,452	53.2	6,491
	（連結）	2,556	28.7	505	5.7	5,835	65.6	8,896

（1）目別運送費

鉄道事業会計規則の目によって運送費を見ると、表13のとおりである。

鉄道事業については、東京メトロと都営地下鉄はほぼ同様の費用構成となっているが、臨海高速鉄道は車両保存費が2.8%と低く、代わりに管理費が30.7%と大きくなっている。これは、車両検修場を持たずに車両の検査等をJR東日本に委託しているため、これらに関する費用が管理費に計上されていることによるものである。

軌道事業については、ゆりかもめは自動運転であるために運転士を置かず、運転費の占める割合が低くなっている。

（表13）目別運送費

（単位：百万円、%）

事項		線路 保存費	電路 保存費	車両 保存費	運転費	運輸費	保守・輸送 管理費等	運送費
		東京メトロ	金額	17,322	13,827	18,059	34,044	63,149
	構成比	11.1	8.9	11.6	21.8	40.4	6.2	100
交通局	金額	9,713	5,827	7,908	12,988	21,776	5,467	63,679
	構成比	15.3	9.2	12.4	20.4	34.2	8.6	100
臨海高速	金額	639	368	127	1,516	480	1,388	4,519
	構成比	14.1	8.2	2.8	33.6	10.6	30.7	100
ゆりかもめ	金額	417	388	940	286	758	770	3,559
	構成比	11.7	10.9	26.4	8.0	21.3	21.6	100
多摩モノレール	金額	128	322	566	641	664	214	2,534
	構成比	5.0	12.7	22.3	25.3	26.2	8.4	100

鉄道事業会計の目

線路保存費：線路の維持に要する費用

電路保存費：電路の維持に要する費用

車両保存費：車両の維持に要する費用

運転費：列車の運転に要する費用

運輸費：駅の管理に要する費用

保守管理費：線路・電路・車両の保存に関する管理費

運輸管理費：運転・運輸に関する管理費

(2) 節別運送費

平成18年度における目別運送費を性質別に見ると、表14のとおりである。

各目に占める費用を性質別に見ると表15のとおり、運送費に占める人件費は、東京メトロ及び都営地下鉄では55%、臨海高速鉄道は30%、ゆりかもめは44%、多摩モノレールは40%となっている。

臨海高速鉄道は、線路及び車両の維持のほとんどをJR東日本とその関連会社に委託しているため、多摩モノレールは車両の維持のほとんどを委託しているため、それぞれの目の人件費分が委託料として経費に計上されていることによるものである。

また、ゆりかもめの運転費に動力費が占める割合が高いのは、列車の運行本数が多いことと自動運転であるために人件費を要さないためである。

(表14) 目別性質別運送費

(単位：百万円)

事項		線路 保存費	電路 保存費	車両 保存費	運転費	運輸費	保守 管理費	輸送 管理費	運送費 計
東京メトロ	人件費	4,372	7,032	9,995	27,256	31,869	2,475	2,140	85,139
	経費	12,950	6,795	8,063	6,788	31,280	3,484	1,633	70,994
	修繕費	7,932	3,765	4,535	3	1,244	26	8	17,512
	動力費	0	0	577	6,255	0	0	0	6,832
	その他	5,019	3,031	2,951	530	30,036	3,458	1,625	46,650
	計	17,322	13,827	18,059	34,044	63,149	5,959	3,773	156,133
交通局	人件費	3,817	4,093	3,481	9,734	12,461		856	34,442
	経費	5,896	1,734	4,428	3,253	9,315		4,611	29,237
	修繕費	2,345	704	3,123	20	923		5	7,119
	動力費	0	0	0	2,992	0		0	2,992
	その他	3,552	1,030	1,305	242	8,392		4,606	19,126
	計	9,713	5,827	7,908	12,988	21,776		5,467	63,679
臨海高速	人件費	40	136	0	796	214	24	180	1,390
	経費	599	233	127	720	267	33	1,150	3,129
	修繕費	358	210	77	98	43	0	6	792
	動力費	0	0	0	562	0	0	0	562
	その他	241	23	50	60	224	33	1,144	1,776
	計	639	368	127	1,516	480	58	1,330	4,519
ゆりかもめ	人件費	155	170	252	116	423	239	226	1,581
	経費	263	218	688	169	335	260	45	1,978
	修繕費	56	21	135	0	0	0	0	212
	動力費	0	0	10	146	0	0	0	156
	その他	207	197	543	24	335	260	45	1,610
	計	417	388	940	286	758	499	271	3,559
多摩モノレール	人件費	36	73	44	503	288	61	49	1,054
	経費	91	249	522	137	376	5	99	1,481
	修繕費	46	238	301	0	224	0	0	810
	動力費	0	0	149	94	0	0	0	243
	その他	45	12	72	43	152	5	99	428
	計	128	322	566	641	664	66	148	2,534

(表15) 運送費の目別節別構成比

(単位：%)

事項		線路 保存費	電路 保存費	車両 保存費	運転費	運輸費	保守 管理費	輸送 管理費	運送費 計
東京 メ ト ロ	人件費	25.2	50.9	55.3	80.1	50.5	41.5	56.7	54.5
	経費	74.8	49.1	44.7	19.9	49.5	58.5	43.3	45.5
	修繕費	45.8	27.2	25.1	0.0	2.0	0.4	0.2	11.2
	動力費	0.0	0.0	3.2	18.4	0.0	0.0	0.0	4.4
	その他	29.0	21.9	16.3	1.6	47.6	58.0	43.1	29.9
交 通 局	人件費	39.3	70.2	44.0	75.0	57.2		15.7	54.1
	経費	60.7	29.8	56.0	25.0	42.8		84.3	45.9
	修繕費	24.1	12.1	39.5	0.2	4.2		0.1	11.2
	動力費	0.0	0.0	0.0	23.0	0.0		0.0	4.7
	その他	36.6	17.7	16.5	1.9	38.5		84.3	30.0
臨 海 高 速	人件費	6.3	36.9	0.0	52.5	44.5	42.3	13.5	30.8
	経費	93.7	63.1	100.0	47.5	55.5	57.7	86.5	69.2
	修繕費	56.1	57.0	60.7	6.5	8.9	0.0	0.5	17.5
	動力費	0.0	0.0	0.0	37.1	0.0	0.0	0.0	12.4
	その他	37.7	6.1	39.3	4.0	46.7	57.7	86.0	39.3
ゆ り か も め	人件費	37.1	43.7	26.8	40.7	55.8	47.9	83.5	44.4
	経費	62.9	56.3	73.2	59.3	44.2	52.1	16.5	55.6
	修繕費	13.4	5.4	14.4	0.0	0.0	0.0	0.0	6.0
	動力費	0.0	0.0	1.1	51.1	0.0	0.0	0.0	4.4
	その他	49.6	50.8	57.7	8.3	44.2	52.1	16.5	45.2
多 摩 モ ノ レ ー ル	人件費	28.5	22.6	7.8	78.6	43.3	91.9	33.0	41.6
	経費	71.5	77.4	92.2	21.4	56.7	8.1	67.0	58.4
	修繕費	36.2	73.9	53.2	0.1	33.8	0.0	0.0	32.0
	動力費	0.0	0.0	26.3	14.6	0.0	0.0	0.0	9.6
	その他	35.3	3.6	12.7	6.8	22.9	8.1	67.0	16.9

(3) 指標当たり運送費

ア 運輸実績当たり運送費

規模や態様の異なる鉄軌道事業者の運送費を比較するため、乗車人員当たり及び輸送人キロ当たり運送費を見ると、表16のとおりである。

いずれにおいても、乗車人員が多い東京メトロがもっとも効率的である。

軌道事業では、経営状況に課題がないとされるゆりかもめよりも、多摩モノレールの方が効率的に運行されている。

(表16) 乗車人員・輸送人キロ当たりの運送費

(単位：円)

会社名	年度 (平成)	乗車人員当たり				延べ人キロ当たり			
		運送費	一般 管理費	減価 償却費	鉄道事業 営業費	運送費	一般 管理費	減価 償却費	鉄道事業 営業費
東京メトロ	14	73.4	6.8	24.3	104.5	11.8	1.1	3.9	16.8
	15	68.6	7.3	26.0	101.9	11.0	1.2	4.2	16.4
	16	61.8	7.5	24.6	94.0	10.0	1.2	4.0	15.2
	17	60.6	6.9	22.8	90.3	9.8	1.1	3.7	14.6
	18	57.0	6.9	21.9	85.8	9.2	1.1	3.5	13.9
交通局	14	86.5	4.0	72.9	163.4	12.2	0.6	10.3	23.1
	15	85.3	4.3	68.8	158.5	12.1	0.6	9.7	22.4
	16	85.1	4.0	68.9	158.0	12.0	0.6	9.7	22.3
	17	83.6	3.9	62.8	150.2	11.9	0.5	8.9	21.4
	18	80.8	3.9	56.4	141.1	11.5	0.6	8.0	20.1
臨海高速	14	141.1	28.5	220.1	389.7	28.2	5.7	44.0	77.9
	15	84.3	17.9	172.1	274.3	15.3	3.2	31.3	49.8
	16	80.6	18.1	166.7	265.4	14.6	3.3	30.1	48.0
	17	79.6	15.6	147.9	243.1	14.3	2.8	26.5	43.5
	18	75.5	13.9	136.4	225.7	13.6	2.5	24.6	40.6
ゆりかもめ	14	100.3	16.6	78.9	195.7	13.2	2.2	10.4	25.8
	15	106.1	18.0	82.1	206.2	14.6	2.5	11.3	28.5
	16	100.4	18.3	84.7	203.4	13.8	2.5	11.6	28.0
	17	106.3	20.5	90.4	217.1	14.9	2.9	12.6	30.4
	18	105.7	19.0	97.9	222.6	16.8	3.0	15.6	35.4
多摩モノレール	14	79.3	18.1	98.0	195.3	14.3	3.3	17.7	35.3
	15	72.7	12.9	93.0	178.7	13.2	2.4	16.9	32.5
	16	61.7	13.3	91.6	166.6	11.2	2.4	16.7	30.4
	17	63.3	11.4	90.2	164.9	11.5	2.1	16.3	29.8
	18	62.7	12.5	85.4	160.6	11.4	2.3	15.6	29.3

イ 営業キロ当たり運送費

運輸成績に影響されない指標として営業キロを用いると、表17とおり、営業費計では、鉄道が営業キロ当たり11億円程度となるのに対して、軌道事業は5～6億円程度となる。

(表17) 営業キロ当たり運送費

(単位：百万円)

事項	運送費	減価償却費等	一般管理費等	鉄道事業営業費計	
東京メトロ	852	328	101	1,282	
交通局	584	408	28	1,020	
臨海高速	370	670	68	1,108	
ゆりかもめ	(会社単体)	242	224	44	510
	(連結)	243	44	412	699
多摩モノレール	(会社単体)	158	216	32	406
	(連結)	160	32	365	556

(4) 目別指標当たり運送費

各目の費用に影響する営業キロや運行状況を反映させるため、線路・電路保存費：路線の長さ、車両保存費：車両走行キロ・車両数、運転費：列車走行キロ、運輸費：駅数のそれぞれの指標により路線ごとに比較すると、表18のとおりとなる。

鉄道は軌道よりも営業キロ当たりの線路保存費が高いが、車両当たり車両保存費、走行キロ当たりの運転費は鉄道と軌道で大きな差異がない。

ゆりかもめの客車走行キロ当たりの運転費を見ると、他社と比べて安価となっており、自動運転による運転費の節減効果が認められる。

運輸費についてみると、駅当たり運輸費では、東京メトロが高価となっており、これに都営地下鉄が続いている。

なお、臨海高速鉄道の車両保存費は、車両保存に係る費用の全てを車両保存費に計上していないため、車両当たり158万円と他社と比較して大きな差異が発生している。

(表18) 指標別目別運送費の推移

会社名	年度 (平成)	営業キロ 当たり 線路保存費 千円/km	営業キロ 当たり 電路保存費 千円/km	車両数 当たり 車両保存費 千円/両	編成数 当たり 車両保存費 千円/編成	客車走行 キロ当たり 運転費 円/km	駅数 当たり 運輸費 千円/駅	乗車人員 当たり 運輸費 円/人
東京メトロ	14	117,079	101,926	9,418	75,805	168	460,628	37
	15	104,205	93,089	8,787	71,062	153	424,896	34
	16	90,868	79,877	7,687	62,159	135	394,787	32
	17	91,057	73,637	7,637	61,759	134	393,328	31
	18	94,555	75,530	7,129	57,696	132	375,889	29
交通局	14	85,055	52,467	6,818	45,762	113	201,508	30
	15	88,654	54,504	6,629	44,493	111	201,331	29
	16	81,997	51,193	6,991	46,919	109	210,850	30
	17	82,596	52,026	7,435	50,086	109	214,494	30
	18	89,110	53,456	7,282	48,817	113	205,436	28
臨海高速	14	47,122	19,445	2,152	21,515	120	58,418	22
	15	54,139	20,961	558	5,579	122	64,412	12
	16	59,048	31,110	803	8,030	121	61,769	10
	17	54,570	32,099	655	6,547	116	65,617	10
	18	52,405	30,193	1,585	15,848	125	60,038	8
ゆりかもめ	14	17,460	18,314	7,954	47,725	28	55,112	18
	15	23,897	36,030	8,452	50,711	28	54,557	19
	16	20,130	32,941	7,748	46,489	25	44,583	17
	17	14,953	28,136	6,589	39,534	26	53,438	20
	18	28,383	26,371	6,028	36,167	19	47,394	23
多摩モノレール	14	6,952	35,259	9,147	36,590	106	43,058	23
	15	5,893	31,047	9,131	36,523	117	41,171	21
	16	5,714	20,523	8,601	34,402	107	35,990	18
	17	6,032	19,391	9,357	37,430	112	34,869	17
	18	7,989	20,131	8,844	35,377	118	34,926	16

7 関連事業収益

鉄軌道事業者の主な営業収益である旅客運輸収入を、鉄軌道事業者の自助努力によって増やすことは極めて困難であるから、鉄軌道事業者が積極的に収益を増やすためには、構内営業、不動産賃貸などの関連事業を積極的に行う必要がある。

(1) 対旅客運輸収入比による比較

規模の異なる事業者の関連事業収益を横断的に比較するため、表19のとおり、旅客運輸収入に対する比率を見ると、東京メトロ12.7%、交通局7.0%、臨海高速3.0%、ゆりかもめ3.6%及び多摩モノレール3.1%となっている。東京メトロは、中吊り広告の掲載率が90%と高いこと、構内営業事業を積極的に行っていることなどによるものである。

(表19) 関連事業収益と旅客運輸収入の比較

(単位：百万円、%)

事項	東京メトロ(注)		交通局		臨海高速		ゆりかもめ		多摩モノレール	
	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率	金額	比率
旅客運輸収入	281,228		115,186		12,851		7,984		7,046	
関連事業	36,970	13.1	8,031	7.0	384	3.0	287	3.6	219	3.1
広告	18,355	6.5	3,687	3.2	91	0.7	172	2.2	123	1.7
構内営業	11,614	4.1	619	0.5	106	0.8	115	1.4	96	1.4
不動産事業	5,895	2.1	3,726	3.2	146	1.1	-	-	-	-
IT	1,106	0.4	-	-	41	0.3	-	-	-	-

(注) 運輸雑収及び関連事業収益から、各事業に関連する収益を集計している。また、構内営業には構内営業とステーションサービス事業を、不動産事業には、住宅、ホテル、商業テナントビルを、それぞれ記載している。

(2) 広告事業

広告事業のうち、車内広告は、乗車する人員によって効果が変わるものであるから、輸送人キロ当たり収益、単価を見ると、表20のとおり、中吊り広告の収益は東京メトロが人キロ当たり0.342円、交通局がこれに次いで0.128円、多摩モノレールが0.058円となっている。中吊り広告を1週間掲示した場合の単価を人キロ当たりで評価すると、延べ人キロが少ない多摩モノレールが0.0367円と最も高くなり、次いで東京メトロ、交通局となる。

(表20) 輸送人キロ当たりの広告収益及び単価

事項	中吊り						窓上		
	収益			1週間1枚当たり単価			収益		
	金額 (百万円)	人キロ (百万km)	人キロ 当たり (円)	金額 (千円)	1日平均 人キロ (キロ)	人キロ 当たり (円)	金額 (百万円)	人キロ (百万km)	人キロ 当たり (円)
東京メトロ	5,786	16,939	0.342	7,221	46.4	0.0222	2,393	16,939	0.141
交通局	711	5,535	0.128	1,417	15.2	0.0134	443	5,535	0.080
臨海高速	29	333	0.086	54	0.9	0.0085	20	333	0.060
ゆりかもめ							32	211	0.151
多摩モノレール	13	222	0.058	156	0.6	0.0367	11	222	0.049

(3) 構内営業事業

構内営業事業は、店の前の人通りに売上が左右される性質を持っており、乗車人員が多ければ収益が多くなることから、乗車人員当たり構内営業収益を比較すると、表21のとおり、東京メトロが乗車1人当たり5.4円を売り上げており、ゆりかもめ3.4円、多摩モノレール2.4円及び臨海高速1.8円と続き、交通局が最も少ない0.8円となっている。

東京メトロは乗車人員が極めて多いにもかかわらず、乗車1人当たりの構内営業収益も高く、積極的な事業の実施の成果が見受けられる。

ゆりかもめ及び多摩モノレールは、インフラ部として整備されている各駅が構内営業事業を行うことを前提として造られていないものの、乗車1人当たりでは臨海高速及び交通局を上回っている。

交通局は、構内営業事業のうち専門店舗を年間10店舗新規に設置する計画を平成17年度から開始しているものの、今後さらに努力する必要がある。

(表21) 乗車人員当たり構内営業収益

事項	構内営業料 (百万円)	乗車人員 (百万人)	乗車1人当たり 構内営業収益 (円)
東京メトロ	11,614	2,153	5.4
交通局	619	788	0.8
臨海高速	106	60	1.8
ゆりかもめ	115	34	3.4
多摩モノレール	96	40	2.4

駅における収入現金の管理

1 業務の内容

(1) 駅における収入の管理業務

駅における収入の管理業務は、乗車券の発売、精算、改札であり、その実施方法や内容は表1のとおりである。

ただし、詳細及び機器や窓口の名称は、鉄軌道事業者によって異なるため、この報告書では表1に掲げる名称を用いている。

(表1) 各業務の内容

業務	手段	内容
乗車券の発売	自動券売機等	自動券売機(注1)や自動定発機(注2)など乗車券の自動発売機であり、発売した乗車券の売上データを保管し、電磁的に接続してある駅務システムにこれを伝送する。
	出札窓口	乗車券等を駅務員が手売りする窓口をいう。定期券発売所として他業者に運営を委託する場合が多く、駅に明確な出札窓口を設けない。今回の監査対象会社において、明確に出札窓口を設けているのは臨海高速のみである。他は駅事務室での取扱となる場合が多いが、改札窓口でSFカードを発売するなど、改札窓口がこれを兼ねる場合もある。
精算	自動精算機	乗車券、定期券などを読み取って不足運賃を自動的に計算し、精算券を発行する。
	改札窓口	駅務員が乗客から不足運賃を収受する窓口である。収受した不足運賃を、狭いスリットを設けた賽銭箱状の金属の箱に投入する場合(東京メトロ)、収受した不足運賃を入力するレジ(以下「窓口処理機」と言う。)を設置している場合等(東京メトロ、交通局等)がある。また、会社によっては不足運賃収受のほかに、SFカード(注3)、ICSFカード(注4)の精算のためにカード処理機、ICカード処理機を設置している場合もある。
改札	自動改札機	乗客の入出場を管理する。 普通乗車券の磁気情報、磁気定期券・SFカードの磁気情報、IC定期券・ICSFカードの電子情報を読み取り、改札業務を行うほか、SFカード・ICSFカードに予め入金してある運賃の引き落としを行う。 自動改札機による改札業務では現金を取り扱っていないため、これによる収入管理については対象としていない。

(注1) 自動券売機：普通券、回数券、1日券などの自動販売機である。

(注2) 自動定発機：自動定期券発売機の略で、定期乗車券を発売する。

(注3) SFカード：Stored Fare(ストアード・フェア)カード。事前に入金し、入金した額を運賃として利用できる乗車カードで、入金、利用に係る情報を磁気情報としてカードに記録するもの。パスネットなど。

(注4) ICSFカード：非接触型ICを利用したSFカード。入金や乗降車の際に読み取り機にタッチして使用できるもの。PASMO、Suicaなど。

(2) 駅務システム

駅務機器及び窓口処理機をLAN等により接続し、それら売上データの伝送を受けることにより、正しい売上データを把握するとともに、駅務機器及び窓口から回収した売上に係る現金

有り高を入力し、その日の売上を確定して本社に伝送するなど、運賃収入を管理し、駅における収入管理業務を統制する。

(3) 締切作業の概要

駅では、毎日の運賃収入を回収し、その金額や発売額を確定する作業を行っている。各社とも、これを「締切作業」と言う。

駅では毎日多額の現金収入があることから、これらの収入を正しく漏れなく会社の収入とすることが重要であり、締切作業の手順や精度が重要となる。

各社に共通する業務の内容は次のとおりである。

ア 窓口の締切

窓口の現金有り高を数え、釣り銭準備金を控除して窓口の売上を確定する。

払戻(手数料がかかるもの)・廃券(誤購入などで発売直後に購入を取り消すもの)については、現金と引き替えに乗客から収受した乗車券(「原札」あるいは「原券」、ここでは、以後「原券」と言う。)を確認して、払戻額及び廃券額を算出する。

窓口処理機の有無、発売乗車券の有無、払戻の有無など会社の状況により手順が異なる。

イ 駅務機器の締切

駅務機器の締切は、駅務機器が表示する売上データと駅務機器から回収した現金の有り高が合致することを確認していくことが主な作業となる。

駅務機器ごとに表2の手順を繰り返し、改札口にある全ての駅務機器の締切を終えると、駅務機器の売上データの合計を計算し、現金有り高をもう一度数えてこれが合致することを確認する。

(表2) 駅務機器の締切手順

現金の回収	締切キーやボタンの操作などによって駅務機器の発売額の集計を行うとともに、駅務機器内にある全ての現金を回収する。
売上データ転記	発売額の集計が終わると、駅務機器裏面にある液晶画面に発売額が表示されるので、金額を締切作業用帳票に転記する。
現金有り高計数	回収した現金を数え、釣り銭準備金を控除して駅務機器に戻すと、残部が駅務機器の売上となるから、現金有り高を締切作業用帳票に記載する。
売上データと現金有り高の突合	売上データと現金有り高が一致しない場合、現金有り高を数え直すほか、機器の筐体内などに現金が残留していないか、駅務員が機器内の現金を取り扱っていないかなどを確認する。 一致した場合に、釣り銭を駅務機器に戻して発売を開始する。

ウ 過不足発生時の処理

各社とも、売上データと現金有り高とが突合しない場合、計算のやり直し、駅務機器の点検などを行い、一致しない金額が一定以上の場合には、本社又は本庁に報告した上で、調査を継続することとなっている。

この他の処理については、金額にかかわらず過不足の全てを報告する会社、一定金額を超えるとより精密な締切方法を一定期間行うことにより駅務機器の精度を調査することとなっ

ている会社など、会社によって異なる。

エ 入力・納金

ア及びイによって確定した駅務機器の現金有り高、窓口の現金有り高を駅務機器に入力して確定するとともに、銀行に納金するための金種表等を作成する。

納金する現金は施錠のできる麻袋やケースに入れて駅の金庫に納めておく。

2 業務内容の整理

現金により収入を得る事業の場合、正確な売上データを得て現金有り高と照合することで、駅の現金管理を適正に行うことができる。

そこで、駅における収入現金の管理業務の現状を踏まえて、この観点から駅における現金管理の業務を整理すると、

- ・ 駅務機器により発売した乗車券類（A）
- ・ 駅務員が窓口において発売する乗車券類（B）、商品（C）
- ・ 使用しない乗車券類の払戻など（D）
- ・ 改札窓口で駅務員が現金により収受する不足運賃（E）

となり、表3のとおり、AからDまでについては、正確な売上データを把握することができるが、Eの不足運賃については、正確な売上データを得ることができない。

したがって、窓口で現金により収受する不足運賃をいかに適正に管理するかによって、駅の現金管理を適正に行えるかが左右される。

そこで、表4のとおり、売上データの把握、現金有り高との照合に加え、窓口現金の管理に重点をおいて、各社の収入現金管理を検証した。

（表3）収入の種別ごとの売上データの把握

収入の種別	売上データの把握の可否
A 自動券売機等による発売	乗車券販売額は、自動券売機等が電磁的に記録し、締切作業時に自動的に駅務システムに伝送される。
B 出札窓口において駅務員が販売する乗車券類	カード類はカード処理機等によって発売情報が記録されるほか、カードの残高を管理することによって、その発売額を正確に把握することができる。
C その他窓口において販売する商品	商品の残高を管理することによって発売額を正確に把握することができる。
D 払戻及び廃券	引き替えに乗客から収受した原券によって払戻等を行った額を正確に把握することができる。
E 改札窓口において駅務員が収受する不足運賃	参照すべき客観的証拠が残らない業務であるため、正確な売上データを得ることはできない。

（表4）駅の収入現金管理に係る重点項目

【項目】	駅務機器発売分の売上データを確実に把握しているか
【項目】	現金有り高をそのまま収入額として認識しているか
【項目】	過不足の減少に努力する姿勢を明らかにしているか
【項目】	窓口において収受する不足運賃を適正に管理しているか

3 各会社における現金管理業務の評価

各会社における現金管理業務の重点項目別の評価結果は、表5のとおりである。

(表5) 各会社における現金管理業務の評価

【項目】 駅務機器による発売について、売上データを確実に把握しているか	
東京メトロ	JRと共管の駅を除き、全ての駅務機器が駅務システムに接続されており、システム上確実に売上データを把握できる。
交通局	全ての駅務機器が駅務システムに接続されており、システム上確実に売上データを把握できる。
臨海高速	駅務機器のうち、自動券売機、自動定発機、自動精算機は駅務システムに接続されており、システム上確実に売上データを把握できる。 改札窓口においてSFカードを処理するカード処理機及び出札窓口において定期券等の発売に用いるPOSの売上データについては、フロッピーディスク(以下「FD」と言う。)に書き出し、駅務システムに読み込ませているが、FDの不良により売上データを把握できない事例が認められた。
ゆりかもめ	駅務機器のうち、自動券売機、自動定発機、自動精算機は駅務システムに接続されており、システム上確実に売上データを把握できる。
多摩モノレール	駅務機器のうち、自動券売機、自動定発機、自動精算機は駅務システムに接続されており、システム上確実に売上データを把握できる。
【項目】 現金有り高をそのまま収入額として認識しているか	
東京メトロ	締切作業に用いた帳票を一定期間保存しており、締切作業において数えた結果と駅務システムに入力した現金有り高の金額との突合が可能となっており、現金有り高をそのまま収入額として認識している。
交通局	締切作業に用いた帳票を廃棄しており、締切作業において数えた結果と駅務システムに入力した現金有り高の金額との突合ができない。 現金有り高をそのまま収入額として認識していることは認められない。
臨海高速	締切作業に用いた帳票を一定期間保存しており、締切作業において数えた結果と駅務システムに入力した現金有り高の金額との突合が可能となっており、現金有り高をそのまま収入額として認識している。 また、駅務システムについても、現金有り高を入力する画面では、駅務システムから伝送された売上データはマスクされており、現金有り高を入力し確定すると、過不足の有無及び額が表示されるシステムとなっており、社として締切作業の精度の向上に努力する姿勢が見受けられる。
ゆりかもめ	締切作業に用いた帳票を保存していないため、駅務システムに入力した現金有り高と実際に数えた結果が等しいことを検証できない。 ただし、過不足金の発生状況、現金有り高の管理に用いているエクセル表の入力結果から、現金有り高をそのまま収入額として認識していることが推測できる。
多摩モノレール	締切作業に用いた帳票を一定期間保存しており、締切作業において数えた結果と駅務システムに入力した現金有り高の金額との突合が可能となっており、現金有り高をそのまま収入額として認識している。

(表5 - 2)

【項目】過不足の減少に努力する姿勢を明らかにしているか	
東京メトロ	1,000円以上の過不足金が発生した場合には、発生後1週間は、号機別締切を行い、自動券売機等の異常の有無を検証することとなっているが、一分の駅ではその結果を保管していないほか、本社にも報告していないため、実施状況を検証できない。 また、過不足金については、月ごとの累計で判断しているため、過不足の発生状況はゆりかもめに次いで多い。 締切作業の精度の向上に努力することが望ましい。
交通局	現金有り高をあるがままに認識していない現状にあるため、評価できない。 ただし、過不足金発生時に本庁に提出する過不足金調査報告書について見ると、正当額を論証する客観的な根拠に欠けるものが多く、駅における認識の低さが見受けられる。また、これらの報告書を受領した本庁においても、報告内容を検証した形跡が認められない。 局として、駅に対する統制を行う必要がある。
臨海高速	社として明確な方針は見受けられないが、管理駅総括助役の指導により、各駅における締切作業の精度は高く、過不足の発生防止に駅務員が努力している状況が見受けられる。
ゆりかもめ	別項改善を要する事項のとおり、締切作業の精度の向上に努力する必要がある。
多摩モノレール	過不足の処理については、平成15年11月26日付運輸甲15第2号通知「過不足発生時の処理方の変更について」により、不足が発生した当日は、職員が自己の所持金から弁納せず不足として計上するよう、通知している。 これにより、報告なしに弁納がなされることのないよう図るとともに、弁納は係員の過失が明らかの場合に限定している。過不足の発生状況を明らかにすることにより、職員のモラル及びモチベーションを維持し、内部統制を図る姿勢を示している。
【項目】窓口において収受する不足運賃を適正に管理しているか	
東京メトロ	別項改善を要する事項のとおり、窓口における現金管理について社としてより留意するとともに、窓口処理機を活用して不足運賃のより一層適正な管理に努める必要がある。
交通局	窓口処理機に不足運賃を全額入力することにより、窓口係員の交代時における現金の引継、窓口現金の締切への引継事項の活用を図っており、正確な売上データを把握できない窓口における不足運賃の適正な管理に努めている。
臨海高速	JRとの相互直通運転を行っているため、不足運賃の収受額が数十万円に上る駅があるが、窓口処理機を導入しておらず、不足運賃の管理が課題である。 当面、別項改善を要する事項のとおり、改札窓口の引き継ぎ時に作成している窓口引継簿の記載事項の活用が望まれる。
ゆりかもめ	自動精算機の利用を乗客に促しているため、窓口で収受する不足運賃の回数及び金額とも限定されているにも係わらず、収受毎に窓口処理機への入力を行わず、締切時に助役がまとめて行う態勢となっている。 また別項改善を要する事項のとおり、有効な窓口引継簿を用意していない。 社として、窓口現金の管理に留意する必要がある。
多摩モノレール	自動精算機の利用を乗客に促しているため、窓口で収受する不足運賃の回数及び金額とも限定されている。 別項改善を要する事項のとおり、改札窓口の引き継ぎ時に作成している窓口引継簿の記載事項の活用が望まれる。

4 改善を要する事項

(1) 現金有り高をそのまま収入額として認識すべきもの

ア 現金有り高の認識について

交通局の駅では、乗車券の払戻などをする場合、乗車券と引換に運賃の返還を行う。払戻原券等は、締切時においても払戻を行った証票として取り扱っている。

本来、払戻原券等を紛失すると、乗客に返還した額が、また、駅務システムへの払戻データ入力時に入力を忘れると、入力漏れの額が、過大な売上データとして認識される。この場合、売上データが過大となっている額だけ現金有り高が不足し、後日、売上データを正しく減額修正すると、払戻等を行った日の不足金が解消することとなる。

しかしながら、実際には、後日、売上データを正しく減額修正すると、減額分だけ現金有り高が多くなっている事例が見受けられた。このことから、払戻等を行った当日には、現金有り高を売上データに合わせていることがわかる。

局は、現金有り高を売上データに合わせず、現金有り高をそのまま収入額として認識する必要がある。

(交通局)

イ 現金有り高の検証について

駅において、駅務機器の締切作業を行うときは、駅所定の締切作業用紙に、駅務機器の液晶画面に表示されている売上データを転記するとともに、現金有り高を金種ごとに計数し、作業用紙に記載している。現金有り高を駅務システムに入力し、その締切作業によって数えた現金を確定すると、この作業用紙を廃棄している。

この結果、駅では、システムに入力されている現金有り高が実際の計数の結果と等しいことを検証できない状態となっている。

前項のように、現金有り高を修正した事例もあることから、局は、システムに入力されている現金有り高が、締切作業時に数えた現金有り高と等しいことが後日検証できるように、締切作業時に作成した作業用紙を保存する必要がある。

(交通局)

(2) 締切作業の手順について

ゆりかもめの駅における自動券売機・自動精算機の締切状況を見ると、表6のとおり、平成19年10月の締切実施回数175回のうち、77回で過不足金が発生している。また、表7のとおり、調定後、銀行に納金した際に、金種表記載の金額と納金額が異なるものが、平成19年4月から10月までの間に23回発生しており、締切作業の精度に問題が発生している。

ところで、他社では、自動券売機等から回収したその場で現金を数えているが、ゆりかもめでは、豊洲と新橋を管理駅とし、他の駅には、各管理駅から担当社員が出向いて自動券売機等

から現金を回収して、管理駅に持ち帰った後、回収した現金を数えている。

また、自動券売機等に準備する釣り銭についても、他社では、回収した現金のうちの一定額を釣り銭として自動券売機等に戻すが、ゆりかもめは、管理駅に別途用意した釣り銭準備金を各駅に持って行き、現金回収後に釣り銭を券売機に補充している。

この方法では、締切作業を誤った場合や券売機内に硬貨等が残留した場合に、すぐに調査ができないなど、結果的に過不足金発生の一因となっていると考えられる。

ゆりかもめは、過不足金発生率の高さを認識し、締切作業の手順を見直す必要がある。

(株式会社ゆりかもめ)

(表6) 平成19年10月の過不足発生状況

	過不足発生状況					締切実施 延べ口数	過不足 発生率
	過剰金	不足金	計	機数	口数		
新橋	1,280円	4,330円	3,050円	49機	26口	65口	41.5%
豊洲	1,740円	9,030円	7,290円	70機	51口	110口	46.4%
計	3,020円	13,360円	10,340円	119機	77口	175口	44.6%

(表7) 金種表と銀行納金の差

原因	違算	金種表誤り
新橋	13回	1回
豊洲	10回	4回
計	23回	5回

(3) 締切について

ア 締切作業の見直しについて

多摩モノレールの駅における締切作業を見ると、安全の確保と業務管理を十分に行えていないことが認められた。

多摩モノレールは、駅の収入に応じて締切作業を隔日に行うなどして、締切作業をより効率的にし、安全を確保するとともに業務管理を適切に行えるよう締切に係る体制を見直す必要がある。

(多摩都市モノレール株式会社)

イ 釣り銭準備金の見直しについて

多摩モノレールでは、自動券売機ごとに通常準備すべき釣り銭の額を定めているが、その額では釣り銭が恒常的に不足するため、毎日、ほぼ全ての無人駅で、釣り銭確保のための作業を行っている。

多摩モノレールは、効率及び事故防止の点から釣り銭準備金の額を見直す必要がある。

(多摩都市モノレール株式会社)

(4) 窓口現金について

東京メトロでは、收受した不足運賃を窓口処理機に入力する場合と、窓口処理機に入力せずに收受する場合とがある。

收受した現金は、不足運賃収納器（賽銭箱状の施錠のできる金属の箱）に収納し、締め切り時には、不足運賃収納器内の現金有り高を不足運賃収入として駅務システムに入力している。

ア 窓口現金の管理を適切に行うべきもの

締切時に作成した帳票を見ると、飯田橋駅及び九段下駅では、表8のとおり、窓口処理機に入力せずに不足運賃の現金有り高がマイナスとなっている。これは、窓口処理機の過入力による過剰な売上計上か現金有り高の不足を意味しているが、営業部及び駅務管区ともに、平成19年3月19日の窓口処理機導入以来、監査日（平成19.9.27）現在まで、この事実に気が付いておらず、原因究明を行っていなかった。

営業部及び駅務管区ともに、窓口で取り扱った現金について、取扱データと現金有り高に異常がないかの監視を行っていなかったこととなる。

東京メトロは、窓口現金の管理を適正に行うよう、適切に駅を指導する必要がある。

（東京地下鉄株式会社）

（表8）窓口処理機未入力の不足運賃の状況

（単位：円）

駅名	改札口	回数	金額
九段下駅	九段下口	96	656,840
	神保町口	41	61,120
	富士見町口	10	3,130
	西口	24	47,410
	東口	67	285,480
	事務所	2	11,000
	合計	240	1,064,980
飯田橋駅	中央口	39	81,640
	飯田橋口	2	1,850
	牛込口	1	30
	合計	42	83,520

注：平成19年3月17日から同年8月31日までの168日間の状況である。

イ 窓口処理機への入力の励行について

飯田橋駅における窓口処理機への入力状況は、表9のとおり、現金有り高の25%については窓口処理機で精算しているが、残りの75%は窓口処理機に取扱高を入力せずに不足運賃を收受している。

不足運賃は、その他の売上と異なり、正確な売上データが発生しないのであるから、窓口処理機を用いている場合には、これに收受額を入力することで現金の管理をより適切に行えるようになる。

東京メトロは、現金有り高の適正性を担保するために、窓口処理機への入力を励行するよう検討されたい。

(東京地下鉄株式会社)

(表9) 窓口処理機への入力状況

(単位：円)

口	現金額	未投入精算	未投入率	取扱額
牛込口	5,824	4,397	75.5%	1,427
飯田橋口	5,078	3,857	76.0%	1,221
中央口	11,119	2,110	19.0%	9,009

(5) 窓口現金引継簿の活用について

窓口における不足運賃の収受などは、駅務員が交代で行っているため、交代に当たって窓口の現金有り高を確認し、これを帳簿等(以下「窓口引継簿」という。)に記録すべきものである。

しかしながら、

ゆりかもめの窓口引継簿を見ると、引き継いだ現金有り高の記録をしておらず、引継簿としては十分でない内容となっている。

ゆりかもめは、引継の際に現金有り高の情報を適切に記録する必要がある。

多摩モノレール及び臨海高速では、窓口締切時の現金有り高が窓口締切直前の引継時の現金有り高よりも減少しているが、原因が明らかでない事例が見受けられた。

窓口で収受した不足運賃は売上データを得られないことから、できる限りその適正性を担保するため、臨海高速、ゆりかもめ及び多摩モノレールにおいても、窓口引継簿の現金有り高の記録を、窓口の締切時に利用する必要がある。

(多摩都市モノレール株式会社)

(東京臨海高速鉄道株式会社)

(株式会社ゆりかもめ)

各社の経営状況

A 東京地下鉄株式会社

1 会社の概要

東京地下鉄株式会社(以下「東京メトロ」という。)は、東京地下鉄株式会社法に基づき、東京都区部及びその周辺において都市高速鉄道を運営している。

東京メトロは、特殊法人等整理合理化計画(平成13年12月19日閣議決定)により、平成16年4月に設立され、帝都高速度交通営団(昭和16年7月設立)の全業務を引き継いでいる。

また、東京地下鉄株式会社法附則第2条により、国及び都は、特殊法人等改革基本法(平成13年法律第58号)に基づく特殊法人等整理合理化計画の趣旨を踏まえ、この法律の施行の状況を勘案し、できる限り速やかにこの法律の廃止、その保有する株式の売却その他の必要な措置を講ずるものと定められている。現在、株式上場及び完全民営化に対応できるよう準備している。

2 都との関係

都は、資本金581億円、5億8,100万株のうち、270億6,568万1,500円、2億7,065万6,815株(46.58%)を出資している。

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い、平成18年度末現在の残高は338億3,269万1,000円となっている。

また、平成15年11月以降、13号線副都心線に係る街路整備事業工事を委託している。

3 組織

東京メトロは、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17名(代表取締役会長1名、代表取締役社長1名、代表取締役副社長2名、専務取締役1名、常務取締役5名、取締役3名、監査役4名うち非常勤監査役2名)及び社員8,613名(平成19年3月末現在)で、2本部22部・室をもって構成されている。

4 営業概要

東京メトロは、表1のとおり、8路線を運営しており、各路線の運転概要は表2のとおりである。また、現在、13号線副都心線を建設しており、平成20年6月に運輸営業を開始する予定である。

(表1) 路線の概要

路線名	運輸営業開始 全線開業	区間 (分岐線)	営業 キロ	相互直通運転路線名(区間)
銀座線 3号線	昭和2年12月 昭和14年1月	浅草～渋谷	14.3	
丸ノ内線 4号線	昭和29年1月 昭和37年3月	池袋～荻窪 (中野坂上～方南町)	24.2 3.2	
日比谷線 2号線	昭和36年3月 昭和39年8月	北千住～中目黒	20.3	東武伊勢崎線(北千住～東武動物公園) 東急東横線(中目黒～菊名)
東西線 5号線	昭和39年12月 昭和44年3月	中野～西船橋	30.8	J R中央線(中野～三鷹) J R総武線(西船橋～津田沼) 東葉高速線(西船橋～東葉勝田台)
千代田線 9号線	昭和44年12月 昭和54年12月	綾瀬～代々木上原 (綾瀬～北綾瀬)	21.9 2.1	J R常磐線(綾瀬～取手) 小田急多摩線(代々木上原～唐木田) 小田急小田原線(代々木上原～本厚木)
有楽町線 8号線	昭和49年10月 昭和63年6月	和光市～新木場	28.3	東武東上線(和光市～森林公園) 西武有楽町線(小竹向原～練馬) 西武池袋線(練馬～飯能)
半蔵門線 11号線	昭和53年8月 平成15年3月	渋谷～押上	16.8	東急田園都市線(渋谷～中央林間) 東武伊勢崎線(押上～久喜) 東武日光線(押上～南栗橋)
南北線 7号線	平成3年11月 平成12年9月	目黒～赤羽岩淵	21.3	東急目黒線(目黒～武蔵小杉) 埼玉高速鉄道線(赤羽岩淵～浦和美園)
副都心線 13号線	平成20年6月 (予定)	池袋～渋谷	8.9	東急東横線(渋谷～横浜) 横浜高速鉄道(横浜～元町・中華街) 東武東上線・西武池袋線(有楽町線と同じ)

(表2) 各路線の運転概要

路線名	最高運転速度 (km/h)	所要時間 (分)	表定速度 (km/h)	駅数	車両数 (両)	1編成当たり 車両数(両)	編成数
銀座線	65	31:25	27.3	19	228	6	38
丸ノ内線	75	49:40	29.2	25	318	6	53
分岐線	65	6:25	29.9	3	18	3	6
日比谷線	80	43:00	28.3	21	336	8	42
東西線	快速	42:35	43.4	23	470	10	47
	普通	49:55	37.0				
千代田線	80	38:10	34.4	19	360	10	36
分岐線	60	4:10	30.2	1	9	3	3
有楽町線	80	49:50	34.1	22	400	10	40
新線	75	4:00	48	2	-	-	-
半蔵門線	80	30:10	33.4	14	250	10	25
南北線	80	39:15	32.6	19	126	6	21
合計	-	-	-	138	2,533	-	313

(表2-2)

路線名	運行本数		運転間隔					
	平日 (本)	土休日 (本)	区 間	平日朝方 ラッシュ (分)	平日 昼間 (分)	平日夕方 ラッシュ (分)	土休日 (分)	
銀座線	736	602	浅草～上野	3:00	3:00	2:35	3:00	
			上野～渋谷	2:00		2:15		
丸ノ内線	700	503	池袋～新宿	1:50	4:00	2:15	4:00	
			新宿～荻窪	3:00	6:00	4:00	6:00	
分岐線	349	317	中野坂上～方南町	4:20	7:30	4:40	7:30	
日比谷線	588	422	北千住～霞ヶ関	2:10	5:00	2:30	5:00	
			霞ヶ関～中目黒	2:30		2:50		
東西線	574	415	中野～東陽町	2:30	5:00	3:10	5:00	
			東陽町 ～西船橋	快速	4:20	15:00	10:00	15:00
				普通	4:40	7:30	4:40	7:30
千代田線	471	353	綾瀬～霞ヶ関	2:05	6:00	3:20	6:00	
			霞ヶ関～代々木公園	3:10		4:20		
分岐線	160	150	綾瀬～北綾瀬	7:30	15:00	15:00	15:00	
有楽町線	606	534	和光市～小竹向原	3:20	6:00	4:20	6:00	
			小竹向原～新木場	2:30		4:20		
新線			小竹向原～新線池袋	10:00	10:00	10:00	10:00	
半蔵門線	532	398	渋谷～半蔵門	2:10	5:00	3:20	5:00	
			半蔵門～清澄白河	2:45				
			清澄白河～押上	3:45	6:00	5:00	6:00	
南北線	358	328	目黒～白金高輪	3:00	6:00	5:00	6:00	
			白金高輪～赤羽岩淵	4:00	6:00	5:00		

5 経営の概況

大手民営鉄道16社で最も多い旅客運輸実績と乗車人員となっており、平成14年度以降、微増傾向で推移している。平成18年度における運輸成績は、1日当たり乗車人員589万9千人、年間の旅客運輸収入は2,812億円である。鉄道営業損益は、収益3,202億円、費用2,348億円で、営業利益は853億円となっている。平成18年度当期純利益は521億円を計上しており、利益剰余金は合計1,070億円で、平成19年6月に69億7,200万円(1株当たり12円)の配当を行っている。

路線別損益では、南北線は営業損失、半蔵門線は経常損失、他6路線は経常利益となっている。

関連事業については、平成17年度にエチカ表参道を開業するなど、構内営業事業で積極的に収益の拡大を図っているほか、広告事業では車内中張り広告が90%の掲載率となっているなど、関連事業等の収益302億円は、総収益3,307億円の9.1%を占めている。

財政状態は、資産合計1兆2,753億円、(うち固定資産1兆2,193億円) 負債合計1兆480億円(うち長期借入金3,066億円) 純資産2,273億円となっている。

資金収支の状況は、営業活動により得た資金を長期借入金の返済と副都心線の建設に使用しており、平成18年度は一時的に増大する資金需要に対応するため、上半期に3回計150億円の短期借入を行っている。

6 経営状況

(1) 鉄道事業営業損益

東京メトロの鉄道事業営業損益の推移は表3のとおりである。旅客運輸収入が微増傾向で推移するとともに、運送費を節減し、減価償却費が減少傾向で推移した結果、鉄道事業営業利益は大幅な増益が継続している。

(表3) 鉄道事業営業損益の推移

事 項	金額 (百万円)					対前年度増減率(%)			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
年度(平成)									
営業収益	305,476	310,754	310,721	314,802	320,205	1.7	0.0	1.3	1.7
旅客運輸収入	264,927	270,252	269,955	274,089	281,228	2.0	0.1	1.5	2.6
鉄道線路使用料	3,108	3,092	2,867	2,620	2,442	0.5	7.3	8.6	6.8
運輸雑収	37,441	37,410	37,898	38,093	36,535	0.1	1.3	0.5	4.1
営業費	269,656	267,349	247,594	241,415	234,840	0.9	7.4	2.5	2.7
運送費	189,670	180,164	163,229	162,072	156,133	5.0	9.4	0.7	3.7
案内宣伝費	81	107	435	226	220	32.5	305.9	48.0	2.8
厚生福利施設費	2,462	2,396	2,148	1,786	1,815	2.7	10.3	16.9	1.6
一般管理費	8,195	9,685	9,144	8,738	9,156	18.2	5.6	4.4	4.8
諸税	6,463	6,620	7,734	7,612	7,390	2.4	16.8	1.6	2.9
減価償却費	62,786	68,377	64,903	60,981	60,126	8.9	5.1	6.0	1.4
鉄道事業営業利益	35,821	43,405	63,127	73,387	85,365	21.2	45.4	16.3	16.3

ア 運輸成績

(ア) 推移

東京メトロの年間運輸収入(表4)及び1日当たり乗車人員(表5)の推移を見ると、半蔵門線は平成15年3月における押上駅への延伸により、南北線は平成12年9月の全線開業後、期間を経過していないことにより、それぞれ増加している。他の路線は、平成17年まで微増基調で推移し、平成18年度には全路線で増加している。

乗車1人当たり運輸収入は、表6のとおり、半蔵門線が延伸後増加しているほかは、概ね増減なく推移している。

(表4) 年間運輸収入の推移

事項	金額 (百万円)					対前年度増減率(%)			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
年度(平成)									
銀座線	36,661	36,399	35,925	36,459	37,005	0.7	1.3	1.5	1.5
丸ノ内線	45,577	45,427	44,478	44,680	44,937	0.3	2.1	0.5	0.6
日比谷線	41,045	41,423	41,279	41,743	42,559	0.9	0.3	1.1	2.0
東西線	51,320	51,358	51,278	51,572	52,609	0.1	0.2	0.6	2.0
千代田線	38,611	37,762	37,705	37,999	38,654	2.2	0.2	0.8	1.7
有楽町線	34,163	34,212	34,179	35,037	36,825	0.1	0.1	2.5	5.1
半蔵門線	18,319	23,822	24,655	25,614	27,319	30.0	3.5	3.9	6.7
南北線	12,481	13,364	13,956	14,689	15,382	7.1	4.4	5.3	4.7
計	264,927	270,252	269,955	274,089	281,228	2.0	0.1	1.5	2.6

(表5) 1日当たり乗車人員の推移

事項	人数 (千人)					対前年度増減率 (%)			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
銀座線	1,012	1,007	1,003	1,016	1,033	0.4	0.4	1.3	1.7
丸ノ内線	1,073	1,073	1,064	1,067	1,076	0.0	0.8	0.3	0.8
日比谷線	1,056	1,053	1,054	1,063	1,084	0.2	0.1	0.8	2.0
東西線	1,210	1,207	1,212	1,218	1,245	0.2	0.4	0.5	2.2
千代田線	1,064	1,048	1,051	1,050	1,052	1.6	0.3	0.1	0.2
有楽町線	755	755	760	779	822	0.0	0.7	2.5	5.5
半蔵門線	596	699	729	753	798	17.3	4.2	3.3	6.0
南北線	315	337	359	382	400	7.1	6.5	6.3	4.9
計	5,592	5,667	5,687	5,759	5,900	1.3	0.4	1.3	2.5

(表6) 乗車1人当たり運輸収入

事項	金額 (円)					対前年度増減率 (%)			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
銀座線	99	99	98	98	98	0.6	0.6	0.2	0.2
丸ノ内線	116	116	114	115	114	0.6	1.1	0.2	0.2
日比谷線	107	107	107	108	108	0.9	0.2	0.3	0.0
東西線	116	116	116	116	116	0.0	0.3	0.0	0.2
千代田線	99	98	98	99	101	0.9	0.2	0.9	1.5
有楽町線	124	124	123	123	123	0.1	0.5	0.0	0.4
半蔵門線	84	93	93	93	94	10.6	0.4	0.6	0.6
南北線	109	108	107	105	105	0.3	1.7	1.0	0.2
計	130	130	130	130	131	0.4	0.2	0.3	0.1

(イ) 券種別運輸実績

定期の占める比率は、表7のとおり、乗車人員では6割前後を占め、運輸収入では4割前後を占めており、生活・通勤路線として利用されている。

(表7) 券種別年間乗車人員・旅客運輸収入(平成18年度)

事項	定期			定期外					合計
	通勤	通学	小計	普通券	回数券	S F	ICSF	小計	
乗車人員(百万人)	1,072	149	1,221	390	106	425	11	932	2,153
構成比率 (%)	49.8	6.9	56.7	18.1	4.9	19.7	0.5	43.3	100
運輸収入(百万円)	110,053	8,126	118,179	72,568	15,843	72,791	1,847	163,048	281,228
構成比率 (%)	39.1	2.9	42.0	25.8	5.6	25.9	0.7	58.0	100
1人平均収入(円)	102.6	54.5	96.8	186.3	148.8	171.2	167.5	174.9	130.6

イ 他社との比較

大手民営鉄道16社を比較すると、表8のとおり、客車走行キロ当たり運輸収益が16社平均516円であるのに対し、東京メトロは1,074円、また、営業キロ当たり運輸収益についても16社平均400円に対して東京メトロは1,495円となっており、極めて収益力の高い路線を有している。

一方、鉄道事業従業員1人当たりの運輸収益は16社中6位の3万4千円、鉄道事業従業員1人当たりの客車走行キロは、最も低い3万2千キロメートルとなっている。

(表8) 大手16社比較(平成17年度)

社名	資本金 (百万円)	営業 キロ (Km)	駅数 (駅)	在籍 客車数 (両)	輸送人員 (千人)	輸送人キロ (百万 人キロ)	平均 乗車キロ (km)	客車 走行キロ (km)
東京メトロ	58,100	183.2	168	2,515	2,101,958	16,506	7.9	(千キロ)
東武	66,166	463.3	203	1,912	850,524	12,558	14.8	254,970
西武	21,665	176.6	92	1,282	607,123	8,687	14.3	271,217
京成	36,803	102.4	64	518	247,907	3,509	14.2	174,290
京王	59,023	84.7	69	863	606,415	7,286	12.0	83,597
小田急	60,359	120.5	70	1,062	676,783	10,624	15.7	112,771
東急	110,608	100.1	98	1,074	995,657	9,577	9.6	166,556
京急	37,418	87.0	72	758	427,178	6,229	14.6	123,785
相鉄	31,162	35.9	25	408	226,698	2,616	11.5	108,893
名鉄	84,183	445.4	281	1,112	340,877	6,491	19.0	47,340
近鉄	92,741	582.3	333	1,962	613,033	11,953	19.5	192,474
南海	63,739	169.1	113	716	233,762	3,835	16.4	304,602
京阪	51,466	88.1	85	732	293,730	4,196	14.3	95,622
阪急	100	146.5	91	1,303	627,368	8,796	14.0	96,836
阪神	40,634	45.1	47	314	177,808	1,720	9.7	170,511
西鉄	26,157	115.9	77	353	103,099	1,716	16.6	35,967
合計・平均	840,324	2,946	1,888	16,884	9,129,920	116,299	12.7	43,908
会社名	運輸収益			鉄道部門従業員				
	金額 (百万円)	営業キロ 当たり (百万円)	客車走行キ ロ当たり (円)	人数 (人)	1人当たり 運輸収益 (千円)	1人当たり 客車走行キロ (km)		
東京メトロ	273,838	1,495	1,074	7,981	34	31,947		
東武	142,660	308	526	4,779	30	56,752		
西武	94,291	534	541	2,991	32	58,271		
京成	49,322	482	590	1,676	29	49,879		
京王	77,248	912	685	1,852	42	60,891		
小田急	102,265	849	614	2,843	36	58,585		
東急	122,052	1,219	986	2,475	49	50,014		
京急	73,938	850	679	1,408	53	77,339		
相鉄	31,718	884	670	1,053	30	44,957		
名鉄	82,956	186	431	4,177	20	46,079		
近鉄	158,698	273	521	7,945	20	38,339		
南海	54,505	322	570	2,386	23	40,076		
京阪	51,420	584	531	1,558	33	62,154		
阪急	92,417	631	542	1,564	59	109,022		
阪神	24,422	541	679	1,035	24	34,751		
西鉄	20,988	181	478	658	32	66,729		
合計・平均	1,452,738	493	636	46,381	31	49,230		

(社団法人日本民営鉄道協会発表資料)

ウ 運送費

全路線合計の運送費の推移を見ると、表9のとおり、平成16年4月における特殊会社化時点に人件費を削減しており、経費についても削減を進めている。

平成18年度の運送費について、費用の性質別に見ると、表10のとおり、人件費が54.

5%、修繕費が12.7%、その他経費が29.9%と、人件費が費用の大きな部分を占めている。また、目的別に見ると、駅の管理等に要する費用である運輸費が全体の40.4%、電車の運転管理に要する費用である運転費が全体の21.8%を占めている。

なお、東京メトロは、100%出資の関連子会社を表11のとおり設立し、駅構内の清掃、保線、保電、車両検修、建設事業などの業務の一部を行わせている。

(表9) 全路線運送費の推移

事項	金額 (百万円)					対前年度増減率 (%)			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
線路保存費	20,746	19,090	16,647	16,682	17,322	8.0	12.8	0.2	3.8
電路保存費	18,061	17,054	14,633	13,490	13,827	5.6	14.2	7.8	2.5
車両保存費	23,121	22,100	19,332	19,207	18,059	4.4	12.5	0.6	6.0
運転費	41,147	39,007	34,356	34,220	34,044	5.2	11.9	0.4	0.5
運輸費	75,543	71,383	66,324	66,079	63,149	5.5	7.1	0.4	4.4
保守管理費	5,731	5,822	5,829	5,959	5,959	1.6	0.1	2.2	0.0
輸送管理費	5,320	5,709	6,108	6,435	3,773	7.3	7.0	5.4	41.4
計	189,670	180,164	163,229	162,072	156,133	5.0	9.4	0.7	3.7
人件費	114,514	105,689	87,523	86,501	85,139	7.7	17.2	1.2	1.6
経費	75,156	74,476	75,706	75,570	70,994	0.9	1.7	0.2	6.1
修繕費	20,790	18,728	19,525	18,355	17,512	9.9	4.3	6.0	4.6
動力費	7,320	7,416	7,232	7,321	6,832	1.3	2.5	1.2	6.7
その他経費	47,045	48,332	48,949	49,895	46,650	2.7	1.3	1.9	6.5

(表10) 平成18年度運送費合計に対する性質別・目的別費用の構成比率

事項		線路保存費	電路保存費	車両保存費	運転費	運輸費	保守管理費	輸送管理費	合計
金額 (百万円)	運送費	17,322	13,827	18,059	34,044	63,149	5,959	3,773	156,133
	人件費	4,372	7,032	9,995	27,256	31,869	2,475	2,140	85,139
	経費	12,950	6,795	8,063	6,788	31,280	3,484	1,633	70,994
	動力費	0	0	4,535	3	1,244	0	0	4,538
	修繕費	7,932	3,765	577	6,255	0	26	8	19,806
	その他	5,019	3,031	2,951	530	30,036	3,458	1,625	46,650
構成比率 (%)	運送費	11.1	8.9	11.6	21.8	40.4	3.8	2.4	100
	人件費	2.8	4.5	6.4	17.5	20.4	1.6	1.4	54.5
	経費	8.3	4.4	5.2	4.3	20.0	2.2	1.0	45.5
	動力費	0.0	0.0	2.9	0.0	0.0	0.0	0.0	2.9
	修繕費	5.1	2.4	0.4	4.0	0.8	0.0	0.0	12.7
	その他	3.2	1.9	1.9	0.3	19.2	2.2	1.0	29.9

(表11) 鉄道事業の一部を受託している子会社の状況

(単位：百万円、%)

会社名	資本金	出資割合	設立年月日	主な事業内容
(株)メトロセルビス	10	100	平成 18.10.2	駅構内・車両・建物の清掃業務
メトロ開発(株)	30	100	平成 18.10.2	建設事業の設計、施工監理等
(株)地下鉄メンテナンス	10	100	昭和 56.4.1	鉄道施設の電気・工務等保守業務
メトロ車両(株)	20	100	昭和 59.4.3	車両関係保守業務
(株)メトロコマース	12	100	平成 18.10.2	駅務関係業務

(2) 路線別損益

路線別に損益を見ると、表12のとおり、半蔵門線、南北線以外の6路線は、いずれも営業損益、経常損益とも利益をあげている。半蔵門線は、営業利益は計上しているものの、営業外費用も大きいため、経常損失となっている。南北線は、運輸収入が少ない上に、減価償却費と支払利息が大きいため、営業及び経常ともに損失を計上している。

(表12) 路線別収支状況(平成18年度)

(単位:百万円)

	銀座線	丸ノ内線	日比谷線	東西線	千代田線	有楽町線	半蔵門線	南北線
営業収益	39,940	48,117	44,496	55,413	41,357	41,066	30,362	19,454
旅客運輸収入	35,242	42,797	40,532	50,103	36,814	35,071	26,018	14,649
鉄道線路使用料	0	0	0	0	0	0	0	2,442
運輸雑収	4,698	5,319	3,964	5,310	4,543	5,995	4,343	2,363
営業費	22,606	29,106	26,282	39,323	28,529	34,909	26,921	27,163
運送費	15,610	21,173	19,131	27,826	20,573	23,840	15,282	12,697
案内宣伝費	28	34	32	39	29	27	20	11
厚生福利施設費	215	282	250	277	244	263	166	118
一般管理費	899	1,195	1,112	1,660	1,218	1,432	907	733
諸税	861	831	586	1,215	746	1,180	869	1,102
減価償却費	4,993	5,591	5,172	8,306	5,719	8,166	9,676	12,502
営業損益	17,333	19,010	18,214	16,091	12,827	6,157	3,441	7,709
営業外収益	275	329	319	383	282	288	231	142
営業外費用	1,528	1,646	1,606	2,633	1,931	3,427	4,048	5,808
うち支払利息	686	728	716	1,193	874	1,614	1,958	2,855
うち社債利息	664	704	693	1,155	846	1,562	1,895	2,763
経常損益	16,081	17,693	16,927	13,841	11,178	3,019	377	13,376

(3) 関連事業損益

東京メトロは、関連事業として、広告事業、構内営業事業、不動産事業、商業テナント事業、IT事業を表13のとおり、100%出資の子会社を設立して行わせ、子会社に各事業の収益の一部を納めさせている。関連事業の損益は表14のとおりとなっており、これらの収益を運輸収入に対する比率で見ると、表15のとおりとなっている。

(表13) 関連事業を行っている子会社

(単位:百万円、%)

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	106	100	平成18.10.2	オフィスビルの運営・管理等
(株)メトロコマース	12	100	平成18.10.2	駅構内の売店などの物販業務等
(株)メトロフードサービス	20	100	昭和43.9.3	そば屋等営業・福利厚生事業
(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)メトロプロパティーズ	10	100	平成18.4.3	駅構内店舗・商業ビルの運営
メトロ開発(株)	30	100	平成18.10.2	高架下店舗等の運営管理

(表14) 関連事業損益

(単位：百万円)

事業区分 (注)	平成18年度			平成17年度		
	収益	費用	損益	収益	費用	損益
広告	18,355	1,443	16,912	20,334	4,029	16,305
構内営業	1,107	0	1,107	992	0	992
エチカ・メトロピア	10,507	9,838	669	8,711	7,906	805
商業ビル	1,856	1,644	213	1,808	1,990	182
オフィスビル、ホテル、住宅	4,039	2,833	1,206	3,642	2,676	966
IT	1,106	277	828	1,096	324	773

(注) 運輸雑収及び関連事業収益から、各事業に関連する収益を集計している。また、広告事業及び構内営業はメトロ単体、エチカ・メトロピア以下は子会社との連結である。

(表15) 運輸収入に対する各事業収益の比率

(単位：百万円、%)

事業区分 (注)	平成18年度			平成17年度		
	運輸収入	関連事業収益	比率	運輸収入	関連事業収益	比率
広告	281,228	18,355	6.5	274,089	20,334	7.4
構内営業		1,107	0.4		992	0.4
エチカ・メトロピア		10,507	3.7		8,711	3.2
商業ビル		2,260	0.8		1,796	0.7
オフィスビル、ホテル、住宅		4,039	1.4		3,642	1.3
IT		1,106	0.4		1,096	0.4

(注) 運輸雑収及び関連事業収益から、各事業に関連する収益を集計している。

ア 広告

平成18年度における広告事業の状況は、表14のとおり、収入183億円、費用14億円で、利益は169億円となっている。

車内広告は、表16のとおり中吊りが90%前後、窓上も75%前後の掲載率で推移しているが、駅貼りは50%弱で推移してきている。

(表16) 広告事業の主な媒体の収益及び掲載率

(単位：百万円、%)

年度(平成)	14			15			16			17			18		
事項	掲載率	掲載率	掲載率	最大収益	収益	掲載率	最大収益	収益	掲載率	最大収益	収益	掲載率	最大収益	収益	掲載率
中吊り	87.8	90.7	92.1	7,945	7,325	92.2	6,356	5,786	91.0						
窓上	75.4	74.5	75.8	3,256	2,441	75.0	3,256	2,393	73.5						
駅貼り	49.4	51.5	50.7	6,184	3,031	49.0	6,212	2,604	41.9						

イ 構内営業・商業テナント事業

地下鉄駅構内を利用する構内営業事業として、売店・自動販売機等運輸雑収に計上している構内営業事業と、関連事業収益に計上する商業テナント事業を行っている。

(ア) 構内営業事業

関連会社その他に売店等を営業させ、その売上の一定率を営業料として収入しており、平成18年度における収益は11億700万円となっている。

(イ) 商業テナント事業

エチカ・メトロピアは、駅構内にコンビニエンスストア、飲食店、薬局等の店舗を設ける事業で、関連会社である株式会社メトロプロパティーズが実施している。平成17年度にはエチカ表参道・メトロピア計35店舗を、平成18年度に11店舗をそれぞれ新設し、平成18年度末現在においてエチカ・メトロピア計98店舗を営業しており、平成20年度にはエチカ池袋の開業を予定している。

また、メトロエム後楽園、ベルビー赤坂、メトロエム高島平の3棟の商業テナントビルを保有している。このうちメトロエム後楽園については、収益が当初想定に達しないためとして、平成17年度に減損損失を計上している。

ウ 不動産事業

地下鉄建設時に作業用地等で取得した土地の有効活用の一環として、オフィスビル10棟、ホテル2棟、住宅16棟を保有し、平成18年度にける賃貸料収益は40億円、費用28億円で、12億円の営業利益となっている。

ホテルは平成16年度と平成18年度にそれぞれ1棟、16棟の住宅のうち、2棟が平成16年度、12棟が平成17年度に開業している。

エ IT事業

構内に光ケーブルを敷設してこれを芯貸ししているほか、駅構内における携帯電話及び無線LANの基地局設置を許諾しており、平成18年度における収益は11億円、費用2億7千万円となっている。

(4) 営業外収益及び営業外費用

営業外収益及び営業外費用は表17のとおりである。営業外収益の土地物件貸付料は、鉄道営業及び不動産事業に含まれない土地及び物件の貸付料である。営業外費用は大半を支払利息及び社債利息が占めており、長期借入金及び社債の返済に伴って減少している。

(表17) 営業外収益、営業外費用の推移

(単位：百万円、%)

区分	金額					対前年度増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
年度(平成)									
営業外収益	2,431	2,859	2,318	2,320	2,339	17.6	18.9	0.1	0.8
うち土地物件貸付料	894	898	886	780	780	0.5	1.3	12.0	0.0
うち受託工事事務費	677	845	634	687	441	24.8	25.0	8.4	35.8
営業外費用	30,289	26,980	24,640	22,516	23,046	10.9	8.7	8.6	2.4
うち支払利息	15,594	14,153	12,787	11,574	10,788	9.2	9.6	9.5	6.8
うち社債利息	13,691	12,031	10,809	10,341	10,439	12.1	10.2	4.3	1.0

7 財政状態

東京メトロの財政状態は、別表2比較貸借対照表のとおりである。

資産合計1兆2,753億円のうち、鉄道事業固定資産が9,902億円(77.6%)を占

め、負債合計1兆480億円のうち、社債が4,420億円(42.0%)、長期借入金が3,066億円(29.3%)を占めている。

また、一時的な資金不足を補うため、平成18年度に3回の短期借入を行っている。

平成18年度における固定資産の状況は表18のとおりであり、取得価額2兆1,657億円の有形固定資産のうち、1兆4,166億円がトンネル等の構築物で、これにかかる減価償却費は317億円、3,640億円が車両で、これにかかる減価償却費は98億円となっている。

社債及び長期借入金の状況は、表19のとおり、都及び鉄道・運輸機構からの無利子借入金676億円、社債4,420億円(平均利率2.2%)、長期借入金2,798億円(平均利率3.6%)である。平成18年度においては、社債により300億円、長期借入金により150億円を調達し、13号線等の設備投資に充てている。推移を見ると、長期借入金の残高は減少を続けている。

(表18) 固定資産の状況(平成18年度)

(単位:百万円)

科目	取得価額	減価償却額	減価償却累計額	期末簿価
土地	51,702	-	-	51,702
建物	127,775	3,588	73,478	54,296
構築物	1,416,645	31,798	714,490	702,155
車両	364,034	9,802	304,959	59,076
機械装置	171,389	7,705	122,147	49,242
工具・器具・備品	34,255	3,470	24,002	10,253
計	2,165,799	56,362	1,239,076	926,723

(表19) 平成18年度社債及び長期借入金の状況

(単位:百万円)

事項	期末残高	期中増	期中減	期首残高	
社債(交通債)	442,080	30,000	25,831	437,911	
長期借入金(有利子)	278,045	15,000	22,706	285,751	
長期借入金(無利子)	67,665	0	22,184	89,850	
計	787,790	45,000	70,713	813,512	
	平成18年度	平成17年度	増減	平成18年度平均利率	
社債利息	10,439	10,341	99	2.2%	
長借利息	10,788	11,574	787	3.6%	
年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
社債	449,799	453,799	444,242	437,911	442,080
社債利息	13,691	12,031	10,809	10,341	10,439
長期借入金	504,570	460,433	414,895	375,601	345,710
長借利息	15,594	14,153	12,787	11,574	10,788

8 キャッシュフロー

子会社の資金についても、東京メトロで一括して管理する、CMS(キャッシュマネジメントシステム)を行っていることから、連結キャッシュフロー計算書を見ると、平成18年度は、表20のとおり、営業活動により得た959億円、補助金受入による31億円、社債及び長期借

入金により調達した448億円の資金を、副都心線等の建設資金648億円及び社債・長期借入金の返済703億円で充て、現金及び現金同等物の期末残高は323億円となっている。

(表20) 連結キャッシュフロー計算書

区分	平成17年度(百万円)	平成18年度(百万円)
営業活動によるキャッシュフロー	96,506	95,950
税金等調整前当期純利益	52,566	72,151
減価償却費	63,613	62,830
減損損失	2,692	3
引当金の増減額	3,237	10,322
その他	997	1,292
法人税等の支払額	18,131	30,003
投資活動によるキャッシュフロー	45,426	61,105
有形無形固定資産の取得による支出	50,402	64,844
補助金の受入による収入	3,799	3,115
その他	1,178	625
財務活動によるキャッシュフロー	45,626	25,452
長期借入による収入	8,000	15,000
長期借入金の返済による支出	47,295	44,499
社債発行による収入	0	29,868
社債の償還による支出	6,331	25,822
現金及び現金同等物の増減額	5,454	9,393
現金及び現金同等物の期首残高	17,526	22,980
現金及び現金同等物の期末残高	22,980	32,373

9 子会社の状況

東京メトロから、業務及び関連事業を受託している子会社の経営状況をまとめると、表21のとおり、営業収益713億円、営業費用674億円となり、当期純利益25億円、資本剰余金及び利益剰余金の合計は194億円となっている。

各子会社の経営の状況は表22のとおりである。各社は、その経営において重要な決定を行う場合には、東京メトロの承認を必要とすること、資金管理は東京メトロがまとめて行っていることなど、東京メトロが子会社の経営を実質的に行っている。

(表21) 子会社の経営状況(単純合計)

科目	金額(百万円)	科目	金額(百万円)
営業収益	71,307	流動資産	28,719
営業費用	67,474	固定資産	13,474
営業損益	3,832	資産合計	42,193
営業外収益	1,020	流動負債	14,623
営業外費用	554	固定負債	7,833
経常損益	4,299	負債合計	22,456
当期純利益	2,569	株主資本	19,743
前期繰越利益	1,461	うち資本剰余金	14,192
当期末処分利益	4,030	うち利益剰余金	5,293
		純資産合計	19,737
		負債及び純資産合計	42,193

(表22) 子会社の経営状況

(単位：百万円)

会社名	メトロプロパティーズ		地下鉄ビルディング		メトロフードサービス		メトロスポーツ		メトロコマース	
	18	17	18	17	18	17	18	17	18	17
年度(平成)	18	17	18	17	18	17	18	17	18	17
営業収益	9,185	5,156	6,213	1,914	2,322	305	259	28,491	28,968	
営業費用	8,860	4,581	5,792	1,841	2,199	247	212	27,002	27,896	
営業損益	324	576	421	73	124	58	47	1,490	1,072	
営業外費用	2	78	26	61	5	0	0	24	22	
経常損益	329	532	425	60	121	59	48	1,551	1,091	
当期純利益	191	439	169	26	56	35	30	886	554	
前期繰越利益	0	0	371	337	281	273	242	0	824	
流動資産	1,860	1,965	3,677	772	757	403	263	8,641	7,439	
固定資産	725	5,662	5,485	255	219	61	67	1,930	1,757	
資産合計	2,585	7,627	9,162	1,026	976	464	330	10,571	9,196	
流動負債	961	1,247	1,800	231	189	138	38	5,260	5,114	
固定負債	1,423	1,790	2,761	179	194	0	0	1,445	1,482	
負債合計	2,384	3,037	4,561	410	383	138	38	6,705	6,596	
株主資本	201	4,590	4,602	616	593	326	293	3,869	2,603	
資本剰余金	0	4,432	29	0	0	0	0	3,433	0	
利益剰余金	191	53	4,467	596	573	306	273	424	2,591	
純資産合計	201	4,590	4,602	616	593	325	291	3,866	2,600	
負債及び純資産合計	2,585	7,627	9,162	1,026	976	464	330	10,571	9,196	

会社名	メトロセルビス		メトロ開発		メトロ車両		地下鉄メインテナンス		メトロフルール	
	18	17	18	17	18	17	18	17	18	17
年度(平成)	18	17	18	17	18	17	18	17	18	17
営業収益	4,911	4,654	5,645	5,685	5,435	5,246	10,151	8,549	113	60
営業費用	4,842	4,564	5,207	5,434	5,271	5,008	9,498	8,086	126	73
営業損益	69	90	438	250	164	238	653	463	12	12
営業外費用	0	1	388	52	0	1	0	0	0	0
経常損益	131	189	733	401	208	289	692	504	5	4
当期純利益	61	103	408	131	125	169	395	281	4	3
前期繰越利益	0	229	0	326	336	167	521	240	5	2
流動資産	2,462	2,220	5,913	5,110	1,821	1,793	4,840	3,825	43	28
固定資産	635	800	3,600	3,991	301	256	302	304	3	5
資産合計	3,097	3,020	9,514	9,101	2,122	2,049	5,142	4,129	46	33
流動負債	748	671	2,493	2,047	854	899	2,664	2,012	27	18
固定負債	194	213	2,466	2,661	134	139	201	233	0	0
負債合計	942	884	4,960	4,709	988	1,038	2,865	2,245	27	18
株主資本	2,157	2,139	4,554	4,392	1,134	1,011	2,277	1,884	19	15
うち資本剰余金	2,091	0	4,227	0	0	0	0	0	10	10
うち利益剰余金	56	2,129	297	4,362	1,114	991	2,257	1,864	1	5
純資産合計	2,155	2,136	4,554	4,392	1,134	1,011	2,277	1,884	19	15
負債及び純資産合計	3,097	3,020	9,514	9,101	2,122	2,049	5,142	4,129	46	33

(2) 連結財務諸表

連結財務諸表は、表23及び表24のとおりである。連結により、営業収益が3,677億円、営業費が2,743億円、営業利益は934億円となっている。

(表23) 連結損益計算書

(単位：百万円)

科目	連結	単体
営業収益	367,750	330,684
営業費	274,349	242,099
営業費及び売上原価	241,045	222,519
販売費及び一般管理費	33,304	19,580
営業損益	93,401	88,585
営業外収益	1,890	2,338
営業外費用	22,998	23,045
支払利息	21,202	21,230
その他	1,796	1,815
経常利益	72,293	67,878
特別利益	5,217	16,572
特別損失	5,360	4,917
税引き前当期純利益	72,150	79,533
法人税・住民税及び事業税	24,597	22,600
法人税等調整額	4,447	4,735
当期純利益	43,105	52,198

(表24) 連結貸借対照表

(単位：百万円)

科目	連結	単体	科目	連結	単体
流動資産	65,282	55,983	流動負債	217,417	222,321
現金及び預金	26,975	21,882	1年以内長期借入金	39,109	40,910
受取手形及び売掛金	2,878	612	1年以内社債	48,044	48,044
未収運賃	8,703	10,398	その他	130,261	135,163
未収金	4,955	4,127	固定負債	832,510	825,709
有価証券	465	0	社債	394,036	394,036
棚卸資産	3,230	2,885	長期借入金	306,600	306,600
繰延税金資産	8,745	8,011	その他	131,874	125,069
その他	9,331	8,064	負債合計	1,049,927	1,048,029
固定資産	1,216,253	1,219,363	資本金	58,100	58,100
有形固定資産	1,093,038	1,083,696	資本剰余金	62,167	62,167
無形固定資産	68,535	68,257	利益剰余金	111,293	107,005
投資その他	54,678	65,090	有価証券評価差額金	47	51
繰延資産	0	0	純資産合計	231,607	227,323
資産合計	1,281,535	1,275,352	負債及び純資産合計	1,281,535	1,275,352

10 建設事業

(1) 13号線副都心線

東京都市計画都市高速鉄道13号線は運輸政策審議会において早急に整備されるべき路線に位置づけられており、現在、池袋から渋谷までの8.9kmを建設している。

従来、地下鉄建設補助により建設し、東京メトロの資産としていたトンネル躯体等を、平成15年11月から、表25のとおり、都の街路整備事業により整備している。

計画事業費は、表26のとおり、総額2,554億円で、うち東京メトロの自己資金1,411億円、国及び都負担1,143億円であり、その執行状況は表27のとおり、平成18年度末現在、1,811億円(70.9%)が執行されている。

(表25) 街路事業の概要

事項	内容
街路事業区間	池袋 - 雑司ヶ谷間の都道始端 ~ 渋谷駅の始端
インフラ対象施設	トンネル躯体、駅、出入り口(1所)
街路事業区間の施工方法	東京メトロが都から受託して施行

(表26) 事業費及び財源負担区分

(単位: 百万円)

事項	計画事業費	メトロ負担	国庫負担	都負担	国庫・都負担小計
平成15年10月まで(地下鉄建設補助)	41,737	21,622	9,528	10,587	20,115
平成15年11月から(街路整備事業)	213,753	119,499	47,127	47,127	94,254
計	255,490	141,121	56,655	57,714	114,369

(表27) 事業実施状況

(単位: 百万円)

事項	全体計画	平成16年度		平成17年度		平成18年度	
		執行額累計	執行額	執行額累計	執行額	執行額累計	執行額
補助金・受託費	114,369	55,094	27,899	82,993	17,589	100,583	
メトロ事業費	141,121	32,446	8,045	40,491	19,767	60,258	
計	255,490	87,540	35,944	123,484	37,356	160,841	

(2) 設備投資

設備投資については、表28のとおり、平成17年度に、メトロステージS10棟の住宅建設、エチカ開業に伴う表参道駅の改良事業など、平成18年度は13号線副都心線の開業準備として車両増備、駅務機器・駅務システムのPASMO対応などを行っている。

(表28) 設備投資の状況

(単位: 百万円)

事項	平成17年度		平成18年度	
	金額	内容	金額	内容
旅客サービス	24,068	バリアフリー設備 ICカード導入	16,515	バリアフリー設備 PASMO導入
安全対策	16,009	東西線・有楽町線新CS-ATC化 丸の内線ホームドア設置	19,334	東西線・有楽町線新CS-ATC化 有楽町線車両更新
関連事業	5,116	ビル事業 エチカ表参道	1,979	不動産事業 メトロピア
経営効率化	7,016	ITシステムの再構築	6,898	ITシステムの再構築
環境対策	1,127	車両装置省エネ化	709	車両装置省エネ化
その他	1,507	上野等駅間構築処理	3,193	上野等駅間構築処理

(別表1) 比較損益計算書

(単位：千円、%)

科目	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C = A - B)	率 (C/B × 100)
鉄道事業営業利益				
営業収益	320,204,923	314,801,786	5,403,136	1.7
旅客運輸収入	281,227,520	274,088,549	7,138,971	2.6
鉄道線路使用料収入	2,442,404	2,620,208	177,804	6.8
運輸雑収	36,534,999	38,093,029	1,558,030	4.1
営業費	234,840,342	241,415,176	6,574,834	2.7
運送費	156,133,498	162,071,649	5,938,151	3.7
案内宣伝費	219,933	226,254	6,321	2.8
厚生福利施設費	1,814,531	1,786,093	28,438	1.6
一般管理費	9,156,286	8,738,384	417,902	4.8
諸税	7,390,435	7,612,122	221,687	2.9
減価償却費	60,125,659	60,980,673	855,015	1.4
鉄道事業営業利益	85,364,580	73,386,610	11,977,970	16.3
関連事業営業利益				
営業収益	10,480,037	15,832,875	5,352,838	33.8
営業費	7,259,102	12,651,643	5,392,542	42.6
関連事業営業利益	3,220,935	3,181,231	39,703	1.2
全事業営業利益	88,585,515	76,567,841	12,017,674	15.7
営業外収益	2,338,579	2,319,887	18,693	0.8
受取利息	114,683	16,452	98,231	597.1
受取配当金	18,459	18,296	163	0.9
物品売却益	352,993	241,179	111,814	46.4
土地物件貸付料	779,928	780,302	374	0.0
受取受託工事事務費	441,027	687,384	246,357	35.8
雑収入	631,489	576,274	55,215	9.6

(別表1 - 2)

(単位：千円、%)

科目	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C = A - B)	率 (C/B × 100)
営業外費用	23,045,642	22,515,592	530,050	2.4
支払利息	10,787,548	11,574,085	786,537	6.8
社債利息	10,439,435	10,340,735	98,701	1.0
手数料	44,524	20,427	24,098	118.0
社債発行費償却	131,726	0	131,726	-
社債発行差金償却	4,523	4,523	0	0
物品売却損	39,512	20,237	19,275	95.2
諸税	271,816	280,906	9,091	3.2
雑支出	1,326,558	274,679	1,051,879	382.9
経常利益	67,878,453	56,372,136	11,506,317	20.4
特別利益	16,571,901	4,760,024	11,811,877	248.1
固定資産売却益	200,980	165,273	35,707	21.6
補助金	1,656,735	3,428,765	1,772,029	51.7
鉄道施設受贈財産評価額	2,896,607	1,104,406	1,792,201	162.3
投資有価証券売却益	0	61,300	61,300	100
抱合せ株式消滅差益	11,359,847	0	11,359,847	-
その他の特別利益	457,731	280	457,451	-
特別損失	4,917,403	10,082,402	5,165,000	51.2
固定資産売却損	1,762	9,410	7,648	81.3
固定資産圧縮損	4,439,514	4,433,594	5,920	0.1
減損損失	3,126	1,861,017	1,857,890	99.8
投資有価証券評価損	473,000	0	473,000	-
投資損失引当金繰入額	0	953,000	953,000	100
環境安全対策引当金繰入額	0	2,650,000	2,650,000	100
その他の特別損失	0	175,381	175,381	100
税引前当期純利益	79,532,951	51,049,757	28,483,194	55.8
法人税、住民税及び事業税	22,600,000	24,460,000	1,860,000	7.6
法人税等調整額	4,735,043	3,368,494	8,103,537	240.6
当期純利益	52,197,908	29,958,251	22,239,656	74.2

(別表2) 比較貸借対照表

(単位:千円、%)

科目	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C = A - B)	率 (C/B × 100)
資産の部				
流動資産				
現金・預金	21,881,507	15,636,566	6,244,941	39.9
未収運賃	10,397,958	6,614,202	3,783,756	57.2
未収金	4,127,160	8,561,497	4,434,338	51.8
未収収益	612,336	815,432	203,095	24.9
短期貸付金	5,008,722	13,654	4,995,068	-
貯蔵品	2,878,671	2,369,764	508,907	21.5
商品	7,752	8,660	909	10.5
前払金	76,561	139,230	62,669	45.0
前払費用	314,202	52,117	262,085	502.9
繰延税金資産	8,011,366	8,738,424	727,058	8.3
受託工事し支出金	2,636,905	4,676,255	2,039,350	43.6
その他の流動資産	66,378	520,384	454,006	87.2
貸倒引当金	36,070	32,010	4,061	12.7
流動資産合計	55,983,447	48,114,176	7,869,271	16.4
固定資産				
鉄道事業固定資産	990,278,787	1,007,568,213	17,289,426	1.7
関連事業固定資産	32,308,570	32,663,022	354,451	1.1
各事業関連固定資産	21,802,496	21,762,643	39,854	0.2
建設仮勘定	109,886,567	92,754,117	17,132,449	18.5
投資等	65,092,356	57,630,612	7,461,744	12.9
子会社株式	13,638,235	2,832,134	10,806,101	381.6
投資有価証券	8,146,060	19,011,449	10,865,389	57.2
長期貸付金	279,178	323,549	44,370	13.7
長期繰延税金資産	9,603	45,353,358	45,343,755	100
その他の投資等	42,745,851	278,770	42,467,080	-
投資損失引当金	273,988	10,168,000	10,441,988	102.7
貸倒引当金	558	647	89	13.7
固定資産合計	1,219,368,777	1,212,378,608	6,990,169	0.6
繰延資産				
交通債券発行差金	0	13,191	13,191	100
資産合計	1,275,352,224	1,260,505,974	14,846,250	1.2

(別表2 - 2)

(単位：千円、%)

	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C = A - B)	率 (C/B × 100)
負債の部				
流動負債				
短期借入金	40,909,515	44,858,846	3,949,331	8.8
1年以内償還社債	48,044,000	25,822,000	22,222,000	86.1
未払金	51,577,300	48,410,697	3,166,603	6.5
未払費用	6,183,353	6,253,828	70,476	1.1
未払消費税等	1,109,040	854,362	254,678	29.8
未払法人税等	11,315,606	17,088,679	5,773,073	33.8
預り連絡運賃	2,652,142	3,223,478	571,336	17.7
預り金	30,189,519	30,584,722	395,204	1.3
前受運賃	13,224,205	11,783,488	1,440,717	12.2
前受金	6,405,239	7,339,493	934,254	12.7
前受収益	1,485,719	1,681,669	195,949	11.7
賞与引当金	9,211,899	9,186,255	25,644	0.3
その他の流動負債	13,918	458,705	444,787	97.0
流動負債合計	222,321,454	207,546,222	14,775,232	7.1
固定負債				
社債	394,036,332	412,089,000	18,052,668	4.4
長期借入金	306,600,616	330,741,931	24,141,314	7.3
退職給付引当金	89,892,545	98,692,377	8,799,833	8.9
役員退職慰労引当金	84,509	64,439	20,070	31.1
投資損失引当金	3,300,000	3,630,000	330,000	9.1
環境安全対策引当金	1,119,053	2,650,000	1,530,947	57.8
補助金未決算勘定	23,664,343	22,206,199	1,458,144	6.6
その他の固定負債	7,010,403	7,756,048	745,646	9.6
固定負債合計	825,707,800	877,829,994	52,122,194	5.9
負債合計	1,048,029,254	1,085,376,216	37,346,962	3.4
純資産の部				
株主資本				
資本金	58,100,000	58,100,000	0	0
資本剰余金	62,167,000	62,167,000	0	0
資本準備金	62,167,000	62,167,000	0	0
利益剰余金	107,004,554	54,806,646	52,197,908	95.2
その他利益剰余金	107,004,554	54,806,646	52,197,908	95.2
特別償却準備金	166,933	175,184	8,252	4.7
別途積立金	54,618,609	24,673,210	29,945,399	121.4
繰越利益剰余金	52,219,012	29,958,251	22,260,760	74.3
株主資本合計	227,271,554	175,073,646	52,197,908	29.8
評価・換算差額等	51,416	56,112	4,696	8.4
その他有価証券評価差額金	51,416	56,112	4,696	8.4
純資産合計	227,322,970	175,129,758	52,193,212	29.8
負債純資産合計	1,275,352,224	1,260,505,974	14,846,250	1.2

(注) 純資産の平成17年度欄は資本の部に計上されていたものである。

(別表3) 株主資本等変動計算書

(単位:百万円)

	株主資本							評価・ 換算 差額等	純資産 合計
	資本金	資本 剰余金	利益剰余金				株主 資本 合計		
		資本 準備金	その他利益剰余金			利益 剰余金 合計			
			特別 償却 準備 金	別途 積立金	繰越 利益 剰余金				
平成17年度末 残高	58,100	62,167	175	24,673	29,958	54,806	175,073	56	175,129
当期変動額									
特別償却準備 金の積立(注)			37		37				
特別償却準備 金の取崩(注)			25		25				
特別償却準備 金の積立			9		9				
特別償却準備 金の取崩			30		30				
別途積立金の 積立(注)				29,945	29,945				
当期純利益					52,197	52,197	52,197		52,197
株主資本以外 の項目の事業 年度中の変動 額(純額)								4	4
当期変動額合計			8	29,945	22,260	52,197	52,197	4	52,193
平成18年度末 残高	58,100	62,167	166	54,618	52,219	107,004	227,271	51	227,322

(注) 平成18年6月29日開催の定時株主総会における利益処分項目

(別表4) 鉄道事業会計規則目別運送費の推移

(単位: 百万円)

区分 年度(平成)	金額					対前年度増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
線路保存費	20,746	19,090	16,647	16,682	17,322	8.0	12.8	0.2	3.8
人件費	6,256	5,810	4,686	4,528	4,372	7.1	19.4	3.4	3.4
経費	14,490	13,280	11,961	12,154	12,950	8.4	9.9	1.6	6.6
修繕費	9,144	7,874	7,003	7,410	7,932	13.9	11.1	5.8	7.0
その他経費	5,346	5,406	4,958	4,744	5,019	1.1	8.3	4.3	5.8
電路保存費	18,061	17,054	14,633	13,490	13,827	5.6	14.2	7.8	2.5
人件費	9,823	9,342	7,697	7,552	7,032	4.9	17.6	1.9	6.9
経費	8,239	7,712	6,937	5,938	6,795	6.4	10.1	14.4	14.4
修繕費	5,267	4,527	4,022	3,981	3,765	14.1	11.2	1.0	5.4
その他経費	2,971	3,185	2,915	1,957	3,031	7.2	8.5	32.9	54.9
車両保存費	23,121	22,100	19,332	19,207	18,059	4.4	12.5	0.6	6.0
人件費	14,877	13,632	10,689	10,390	9,995	8.4	21.6	2.8	3.8
経費	8,243	8,468	8,643	8,817	8,063	2.7	2.1	2.0	8.5
修繕費	4,816	5,024	5,427	5,588	4,535	4.3	8.0	3.0	18.8
動力費	478	484	479	513	577	1.3	1.1	7.0	12.6
その他経費	2,949	2,960	2,737	2,716	2,951	0.4	7.5	0.8	8.6
運転費	41,147	39,007	34,356	34,220	34,044	5.2	11.9	0.4	0.5
人件費	33,783	31,604	26,808	26,834	27,256	6.5	15.2	0.1	1.6
経費	7,364	7,403	7,547	7,386	6,788	0.5	2.0	2.1	8.1
修繕費	4	4	5	2	3	0.7	21.7	63.0	53.3
動力費	6,842	6,931	6,753	6,808	6,255	1.3	2.6	0.8	8.1
その他経費	518	468	790	576	530	9.8	68.9	27.1	7.9
運輸費	75,543	71,383	66,324	66,079	63,149	5.5	7.1	0.4	4.4
人件費	44,905	40,216	32,993	32,446	31,869	10.4	18.0	1.7	1.8
経費	30,638	31,166	33,332	33,633	31,280	1.7	6.9	0.9	7.0
修繕費	1,551	1,294	3,062	1,365	1,244	16.6	136.6	55.4	8.8
その他経費	29,087	29,872	30,269	32,269	30,036	2.7	1.3	6.6	6.9
保守管理費	5,731	5,822	5,829	5,959	5,959	1.6	0.1	2.2	0.0
人件費	3,121	3,160	2,684	2,621	2,475	1.3	15.1	2.3	5.6
経費	2,610	2,661	3,145	3,337	3,484	2.0	18.2	6.1	4.4
修繕費	7	6	5	6	26	13.8	4.3	6.1	348.3
その他経費	2,603	2,656	3,140	3,332	3,458	2.0	18.2	6.1	3.8
輸送管理費	5,320	5,709	6,108	6,435	3,773	7.3	7.0	5.4	41.4
人件費	1,749	1,923	1,967	2,131	2,140	10.0	2.3	8.3	0.4
経費	3,571	3,786	4,140	4,304	1,633	6.0	9.4	4.0	62.1
修繕費	1	0	1	3	8	62.6	108.7	330.7	148.3
その他経費	3,570	3,786	4,140	4,301	1,625	6.0	9.3	3.9	62.2
計	189,670	180,164	163,229	162,072	156,133	5.0	9.4	0.7	3.7
人件費	114,514	105,689	87,523	86,501	85,139	7.7	17.2	1.2	1.6
経費	75,156	74,476	75,706	75,570	70,994	0.9	1.7	0.2	6.1
修繕費	20,790	18,728	19,525	18,355	17,512	9.9	4.3	6.0	4.6
動力費	7,320	7,416	7,232	7,321	6,832	1.3	2.5	1.2	6.7
その他経費	47,045	48,332	48,949	49,895	46,650	2.7	1.3	1.9	6.5

B 交通局

1 事業の概要

交通局は、自動車運送事業、軌道事業、懸垂電車事業、高速電車事業（都営地下鉄）、電気事業及び関連事業を行っている。

都営地下鉄は、東京都地方公営企業の設置等に関する条例（昭和41年条例第147号）第1条で、東京都に、地方公営企業法（昭和27年法律第292号）の規定の全部が適用される事業として鉄道事業を設置するとしており、都及びその周辺の区域における交通需要に応じて旅客の運送を行うことを目的としている。

2 営業概要

交通局は、表1のとおり、都営地下鉄4路線を職員3,700名により運営しており、各線の運転概要は表2のとおりである。

また、新交通システム「日暮里・舎人ライナー」を平成20年3月に運輸営業を開始する予定である。

（表1）路線の概要

路線名	運輸営業開始 全線開業	区 間	営業 キロ	主な相互直通運転区間
浅草線 1号線	昭和35年12月 昭和43年11月	西馬込～押上	18.3	西馬込～成田空港（京成線） 三崎口（京急線）～青砥（京成線） 羽田空港（京急線）～印旛日本医大（北総線）
三田線 6号線	昭和43年12月 平成12年9月	目黒～西高島平	26.5	武蔵小杉（東急目黒線）～西高島平
新宿線 10号線	昭和53年12月 平成元年3月	新宿～本八幡	23.5	橋本（京王線）～本八幡 笹塚（京王線）～本八幡 高尾山口（京王線）～本八幡
大江戸線 12号線	平成3年12月 平成12年12月	都庁前～光が丘	40.7	-

（表2）各路線の運転概要

路線名	営業 キロ (km)	最高 運転 速度	所要時間	表定 速度	駅数	保有 車両数	1編成 当たり 車両数	編 成 数
浅草線	18.3	70km/h	特急 18分 普通 34分	特急 37.3km/h 普通 32.0km/h	20 駅	216 両	8 両	27
三田線	26.5	75km/h	51分	31.4km/h	27 駅	222 両	6 両	37
新宿線	23.5	75km/h	急行 30分 普通 41分	急行 48.9km/h 普通 35.3km/h	21 駅	224 両	8 両	28
大江戸線	40.7	70km/h	内回り 81分10秒 外回り 80分25秒	30.4km/h	38 駅	424 両	8 両	53
合計	109.0	-	-	-	106 駅	1,086 両		145
日暮里・舎 人ライナー	9.7	60km/h	20分		13 駅	60 両	5 両	12

(表2 - 2)

路線名	運行本数		区 間	運 転 間 隔			
	平 日	土休日		平日朝方 ラッシュ	平日 昼間	平日夕方 ラッシュ	土休日
浅草線	南行北行 671本	南行北行 621本	西馬込～押上	2.5分	5分～ 8.5分	2.5分	5分～ 8.5分
三田線	南行北行 433本	南行北行 355本	目黒～西高島平	2.5分	6分	5分	5分～ 6分
新宿線	東行西行 423本	東行西行 385本	新宿～本八幡	2.5分～ 4分	4.5分～ 10分	3分～ 7分	6分～ 7.5分
大江戸線	内外 A線B線 414本	内外 A線B線 360本	都庁前～光が丘	3分	6分	5分	6分

3 経営成績の概要

決算審査意見書において、平成18年度の都営地下鉄の経営成績は、総収益1,398億余円に対し、総費用1,372億余円であり、差引き25億余円の純利益を計上している。純利益を計上したのは、28事業年度ぶりで、経営状況の改善は見られるが、当年度未処理欠損金が4,746億余円あり、依然として厳しい状況が続いているとしている。

4 指摘事項

(1) 駅務機器の改修に当たり適切な現金管理を行うべきもの

西高島平駅及び新高島平駅では、平成18年9月に不足金が発生し、原因不明のままとなっているが、このとき、PASM O導入のため、券売機をI C対応に改修する作業に立会をしていないことが認められた。

局は、駅務機器を改修する場合に、現金を回収しておくなど、適切な対応を行う必要がある。

(交通局)

C 東京臨海高速鉄道株式会社

1 会社の概要

東京臨海高速鉄道株式会社(以下「会社」という。)は、鉄道事業法(昭和61年法律第92号)に基づく第一種鉄道事業者として、りんかい線を建設し、運営を行うため、都、民間等の出資により平成3年3月に設立された。

2 都との関係

都は会社に対し、資本金1,152億7,900万円のうち、1,044億9,000万円(90.64%)を出資している。なお、都は平成16年度以降における資金不足を回避するために、表1のとおり、平成16年度から5年間にわたって300億円の出資を行うこととし、平成18年度までに210億円の出資を行っている。

(表1) 年度別追加出資額

年度	実績			予定	
	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度
出資額	115億円	50億円	45億円	45億円	45億円
	210億円			90億円	
	300億円				

3 組織

会社は、本社を江東区青海一丁目2番9に置き、代表取締役2名、常務取締役1名、取締役6名、監査役3名(非常勤役員8名)及び職員233名(うち都派遣職員33名)で2部5課をもって構成されている。

4 営業概要

会社は、表2のとおり、新木場～東京テレポ-トの第一期区間を旧日本国有鉄道が建設していた京葉貨物線を利用して建設し、また、東京テレポ-ト～大崎の第二期区間を、日本鉄道建設公団(平成15年10月1日以降、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構。以下「鉄道・運輸機構」という。)が資金調達、設計、施工する民鉄線方式により建設している。

運転概要は表3のとおりである。りんかい線は、臨海地域と既成市街地間の大量輸送手段として、新木場から臨海地域を経由して大崎に至る7駅12.2kmを18分で結ぶ鉄道であり、東日本旅客鉄道株式会社(以下「JR東日本」という。)の埼京線と相互直通運転を行っている。

(表2) 建設・開業の状況

	全線	第一期区間	第二期区間
区間	新木場～大崎	新木場～東京テレポ-ト	東京テレポ-ト～大崎
営業キロ	12.2km	4.9km	7.3km
開業時期	-	平成8年3月30日	平成14年12月1日
建設費	4,410億円	1,235億円	3,175億円

(表3) 運転概要

区間	新木場～大崎		
営業キロ	12.2 km	最高運転速度	100 km/h
所要時間	約18分	表定速度	約41 km/h
駅数	8 駅		
車両	8 編成、1 編成当たり10両、定員1,540名		
運転間隔	平日	朝方ラッシュ時 5分間隔 昼間 10分間隔 夕方ラッシュ時 6分間隔	土休日 終日8分30秒間隔

5 経営の概況

臨海部へのアクセス路線として、平成14年度の全線開業以降、他の交通機関から利用者が振り替わっていることなどから、乗車人員及び旅客運輸収入は、平成15年度以降毎年度約10%増加し、平成18年度には1日当たり乗車人員は16万4千人、運輸収入が128億円となっている。平成18年度は営業収益141億円、営業費用135億円で、営業利益6億円を計上している。しかし、長期借入金及び長期未払金の平成18年度末残高が2,359億円に上っており、これらに係る利息が43億円となっていることから、経常損益では36億円の損失を計上し、当期純損失は39億円、利益剰余金は493億円の欠損となっている。

資金状況については、平成16年度以降の資金不足を回避することを目的として都などが経営支援を行っているため、当面の資金状況に問題はないものの、中長期の資金収支については、旅客運輸収入と長期借入金等の利率が大きく影響を及ぼすことから、今後とも注視が必要である。

6 経営成績

経営成績は、別表1比較損益計算書のとおりである。

(1) 鉄道事業営業損益

営業収益は、表4のとおり、全線開業後毎年度10%前後増加している。営業費用は平成16年度に前年度と比較して6.3%増加しているが、平成17年度以降は2%前後の増加となっており、営業損失は平成17年度まで年々減少し、平成18年度には営業利益に転じている。

(表4) 鉄道事業営業損益の推移

(単位：百万円、%)

区分	金額					対前年度増減率		
	14	15	16	17	18	16	17	18
営業収益	4,598	10,279	11,218	12,726	14,167	9.1	13.4	11.3
旅客運輸収入	4,136	9,436	10,188	11,563	12,851	8.0	13.5	11.1
運輸雑収	462	843	1,030	1,163	1,316	22.2	12.9	13.2
営業費	8,290	12,249	13,024	13,323	13,520	6.3	2.3	1.5
運送費	3,002	3,764	4,071	4,364	4,519	8.2	7.2	3.6
一般管理費	204	242	255	239	256	5.4	6.3	7.1
諸税	401	557	621	614	577	11.5	1.1	6.0
減価償却費	4,683	7,686	8,077	8,106	8,168	5.1	0.4	0.8
営業損益	3,692	1,970	1,806	597	647	8.3	66.9	208.4

ア 運輸実績

(ア) 推移

平成18年度における1日当たり乗車人員は、表5のとおり、16万4千人で、全線開業後初の通年度営業となった平成15年度(12万2千人)と比べて、4万2千余人(34.5%)増加しており、これに伴って、運輸収入も、年間128億円となり平成15年度(94億円)と比較して34億円(36.2%)増加している。

券種別乗車人員を見ると、定期旅客が乗車人員に占める率が、平成15年度における44.5%から平成18年度には48.3%となっており、駅別乗車人員を見ると、表6のとおり、大崎駅、大井町駅、品川シ・サイド駅、天王洲アイル駅における定期旅客が著しく増加している。これは、大井町駅や大崎駅でJRや東急大井町線からりんかい線に乗り継ぎ、沿線開発が進んだ品川シ・サイド駅や天王洲アイル駅へ通勤する乗客が増加していることによるものである。一方、東京ビッグサイト等の集客施設がある国際展示場駅は、定期外による旅客の増加が特徴的である。

また、表7のとおり、ダイヤ改正ごとにJR埼京線への相互直通列車が増加している。

(表5) 乗車人員・旅客運輸収入の推移

年度(平成)	14	15	16	17	18
営業日数(日)	365	366	365	365	365
年間乗車人員(千人)	21,277	44,657	48,463	54,813	59,896
定期	8,566	19,874	22,246	25,510	28,910
構成比率	40.3	44.5	45.9	46.5	48.3
定期外	12,711	24,783	26,217	29,303	30,986
構成比率(%)	59.7	55.5	54.1	53.5	51.7
運輸収入(千円)	4,136,179	9,436,044	10,188,345	11,563,028	12,851,738
定期	1,115,664	3,112,125	3,514,085	4,051,303	4,608,074
定期外	3,020,515	6,323,919	6,674,260	7,511,725	8,243,664
1日当たり乗車人員(人)	58,293	122,014	132,775	150,173	164,099
定期	23,468	54,301	60,948	69,890	79,205
定期外	34,825	67,713	71,827	80,282	84,893
1人当たり運輸収入(円)	194	211	210	211	215
定期	130	157	158	159	159
定期外	238	255	255	256	266

(表6) 駅別乗車人員(一日平均)

(単位:人、%)

事項		新木場	東雲	国際 展示場	東京テレ ポ - ト	天王洲 アイル	品川シ - サイド	大井町	大崎
平成 15年度	定期	9,815	1,607	4,467	7,071	6,663	4,816	9,522	10,341
	定期外	11,608	1,142	9,446	11,717	4,965	3,542	10,075	15,217
	計	21,423	2,749	13,913	18,788	11,628	8,358	19,597	25,558
平成 18年度	定期	11,388	2,533	5,992	8,712	9,001	9,056	13,763	18,760
	定期外	12,028	1,669	13,234	11,867	5,691	5,593	13,475	21,337
	計	23,416	4,202	19,226	20,579	14,692	14,649	27,238	40,097
増加数	定期	1,573	926	1,525	1,641	2,338	4,240	4,241	8,419
	定期外	420	527	3,788	150	726	2,051	3,400	6,120
	計	1,993	1,453	5,313	1,791	3,064	6,291	7,641	14,539
増加率	定期	16.0	57.6	34.1	23.2	35.1	88.0	44.5	81.4
	定期外	3.6	46.1	40.1	1.3	14.6	57.9	33.7	40.2
	計	9.3	52.9	38.2	9.5	26.4	75.3	39.0	56.9

(表7) りんかい線運転本数

ダイヤ改正時期		平成14年12月	平成15年7月	平成16年10月	平成18年3月
平日	下り本数	140	118	142	142
	うち相互直通	46	53	76	82
	(直通割合)	33%	45%	54%	58%
	上り本数	142	121	142	142
	うち相互直通	46	53	76	82
	(直通割合)	32%	44%	54%	58%
土休日	下り本数	136	117	133	135
	うち相互直通	46	51	57	63
	(直通割合)	34%	44%	43%	47%
	上り本数	137	120	132	135
	うち相互直通	46	51	57	63
	(直通割合)	34%	43%	43%	47%

イ 関連事業

関連事業として、構内営業事業、広告事業、不動産賃貸等を行っている。

平成18年度における構内営業事業の実績は表8のとおりであり、平成18年12月に新木場駅構内にカフェベ - カリ - を新規に出店している。

(表8) 構内営業事業

(単位:千円)

区分	規模	営業料	収益
駅売店	6店	売上見合い	11,132
カフェ	3店(1店は平成18年12月~)	定額	7,153
コインロッカ -	424口	売上見合い	18,196
自動販売機	102台	売上見合い	58,947
その他	コイン式インタ - ネット等	-	10,293
計			105,721

(ア) 広告事業

平成14年度から平成18年度の主な広告事業実績は表9のとおり、平成18年度の広告料金は表10のとおりである。車内広告は、JR京浜東北線、埼京線等とセットで販売しており、増加基調で推移している。駅貼りポスタ - の掲出率は低調に推移しているが、これは広告需要に比べ、駅構内の壁面等を利用したポスタ - 掲出枠の数が多いことも影響している。

(表9) 主な広告事業実績の推移

(単位：千円、%)

区分	平成14年度		平成15年度		平成16年度		平成17年度		平成18年度		
	実績金額	掲出率	実績金額	掲出率	実績金額	掲出率	実績金額	掲出率	実績金額	掲出率	
駅貼りポスタ -	8,290	13.4	7,948	8.7	8,262	8.5	7,009	5.3	6,303	6.6	
車内 広告	中吊り	18,230	48.7	28,998	77.5	29,538	79.3	33,167	73.5	28,503	75.8
	窓上	9,284	50.1	15,593	84.7	19,635	75.8	17,257	78.6	19,909	84.8
サインボ - ド	38,989	74.0	38,989	80.0	47,793	79.7	42,723	71.4	36,419	60.5	

(表10) 広告料金

(単位：枚、円)

車内広告				駅貼りポスタ -			
種別	期間	持込枚数	金額	サイズ	期間	金額	駅
中吊り	2～3日	100	18,000	B0	7日	36,000	国際展示場、大井町
窓上 (短期)	4・5日	100	12,000			32,000	天王洲アイル、東京テレポ - ト 品川シ - サイド、新木場
窓上 (長期)	1カ月A期	100	56,000			12,000	東雲
	1カ月B期	100	52,000				

窓上(長期)のB期は8月、1月、2月であり、A期はB期以外の月である。

(ウ) 不動産事業

不動産事業の実績は表11のとおりである。主に新木場・東雲間の高架下を利用して駐車場賃貸などを行っているほか、平成18年9月には国際展示場駅前にコンビニエンスストアを新規出店している。

(表11) 不動産賃貸業

(単位：千円)

区分	内容	収入額
テナント	コンビニ2か所(うち1か所はH18.9月～)	14,240
駐車場	11か所	130,493
土地	5か所	1,036
携帯電話基地局	PHS及び携帯電話	21,915
光ファイバ - 管路	5社	19,003
計		186,687

ウ 運送費

過去5年間の運送費の推移は表12のとおり、平成18年度の運送費を性質別に平成15年度と比較して見ると、表13のとおりである。

運転費は表12のとおり増加基調で推移しており、車両使用料が表13のとおり増加している。これはJR埼京線との相互直通運転を行う列車を増加することで運転本数を増加したことによるものである。

輸送管理費は表12のとおり増加基調で推移し、委託費が表13のとおり増加している。これは大井町、品川シ - サイド、天王洲アイルの駅業務の委託したことによるものである。

(表12) 運送費の推移

(単位：百万円、%)

区分	金額					対前年度増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
線路保存費	575	660	720	666	639	14.8	9.1	7.5	4.0
電路保存費	237	256	380	392	368	8.0	48.4	3.1	5.9
車両保存費	172	45	64	52	127	73.8	42.2	18.2	142.1
運転費	1,114	1,357	1,356	1,408	1,516	21.8	0.1	3.9	7.7
運輸費	467	515	494	525	480	10.3	4.1	6.3	8.5
保守管理費	92	81	70	68	58	12.0	13.6	2.9	14.8
輸送管理費	345	850	987	1,253	1,330	146.4	16.1	27.0	6.1
合計	3,002	3,764	4,071	4,364	4,519	25.4	8.2	7.2	3.5
人件費	1,291	1,456	1,429	1,419	1,390	12.8	1.9	0.7	2.0
経費	1,711	2,308	2,642	2,945	3,129	34.9	14.5	11.5	6.2
修繕費	507	585	720	699	792	15.4	23.1	2.9	13.3
動力費	287	471	513	552	562	64.1	8.9	7.6	1.8
その他経費	917	1,252	1,409	1,694	1,775	36.5	12.5	20.2	4.8

(表13) 平成15年度に対する平成18年度運送費の性質別比較

(単位：百万円、%)

区分	平成18年度		平成15年度		増減	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	率
運送費合計	4,519	100	3,764	100	755	20.1
人件費	1,390	30.8	1,456	38.7	65	4.5
物件費	3,129	69.2	2,309	61.3	820	35.5
車両使用料	859	19	433	11.5	426	98.3
修繕費	792	17.5	585	15.6	206	35.2
電動力費	562	12.4	471	12.5	91	19.3
賃借料	276	6.1	353	9.4	77	21.8
委託料	201	4.4	50	1.3	151	300.6
その他	440	9.7	416	11	24	5.7

(2) 営業外収益・営業外費用

営業外収益及び営業外費用は表14のとおりである。営業外収益の受取利息5700万円、有価証券利息1億円は、都などからの出資金を運用したことによるものである。長期借入金の

支払利息 8 億 5 千万円、鉄道・運輸機構長期未払金の支払利息 3 4 億円が営業外費用 4 4 億円
の大半を占めている。

(表 1 4) 営業外収益・営業外費用

(単位：百万円)

年度(平成)	14	15	16	17	18
営業外収益	18	1	12	46	156
うち受取利息	1	0	1	11	57
うち有価証券利息	0	0	0	33	99
営業外費用	2,541	4,475	4,487	4,401	4,415
うち支払利息	809	980	932	808	852
うち鉄道・運輸機構支払利息	1,676	3,465	3,447	3,523	3,488

7 財政状態

会社の財政状態は、別表 2 比較貸借対照表のとおりである。

建設仮勘定を除く鉄道事業固定資産は、表 1 5 のとおり、2,387 億円となっており、そのうちトンネル等構築物の取得価額は 2,231 億円となっている。

長期借入金及び鉄道・運輸機構長期未払金は表 1 6 のとおり、平成 1 8 年度末残高は、2,359 億円となっている。このうち、1,966 億円を占める鉄道・運輸機構長期未払金は、民鉄線資金である。これは、鉄道・運輸機構が民間鉄道事業者に代わって資金調達・建設を行い、完成資産を鉄道事業者に譲渡して、対価を 2 5 年分割で鉄道・運輸機構に支払うものである。

純資産は、資本金は 1,152 億円で、利益剰余金は 493 億円の欠損となっている。

(表 1 5) 平成 1 8 年度鉄道事業固定資産の状況

(単位：百万円)

科目	取得価額	減価償却額	減価償却累計額	期末簿価
土地	13,015	-	-	13,015
建物・建物附属設備	17,298	657	5,103	12,195
構築物	223,103	3,989	23,635	199,468
車両	9,306	629	3,656	5,650
機械装置	13,296	678	4,998	8,298
工具・器具・備品	156	19	65	91
計	276,174	5,972	37,457	238,717

鉄道事業建設仮勘定を除く

(表 1 6) 長期借入金及び長期未払金の推移

(単位：百万円)

年度(平成)	14	15	16	17	18
長期借入金	49,812	47,233	44,602	41,851	39,294
鉄道・運輸機構長期未払金	186,330	193,314	196,639	196,639	196,639
合計(年度末残高)	236,142	240,547	241,241	238,490	235,933
長期借入金支払利息	809	980	932	806	851
鉄道・運輸機構支払利息	1,676	3,465	3,447	3,523	3,488
合計	2,485	4,445	4,379	4,329	4,339

8 キャッシュフロ -

キャッシュフロ - については、表 17 のとおり、運輸収入等の営業活動により 44 億余円の資金を得たものの、投資有価証券取得等の投資活動に 62 億余円の資金を使用している。また、長期借入金返済を行ったものの、東京都等が増資したことなどにより、24 億余円の資金を調達し、平成 18 年度末における現金及び現金同等物の期末残高は 20 億円となっている。

(表 17) キャッシュフロ - 計算書

(単位：百万円)

区 分	平成 17 年度	平成 18 年度
営業活動によるキャッシュフロ -		
税引前当期純利益	5,549	3,889
減価償却費	8,106	8,167
その他	601	143
営業活動によるキャッシュフロ -	3,158	4,421
投資活動によるキャッシュフロ -		
定期預金等の預入による支出	10,004	6,800
定期預金払戻による収入	204	8,304
有価証券償還による収入	2,100	-
投資有価証券取得による支出	6,678	6,871
有形固定資産の取得による支出	113	580
無形固定資産の取得による支出	149	285
その他投資の増加額	-	1
投資活動によるキャッシュフロ -	14,640	6,233
財務活動によるキャッシュフロ -		
長期借入金の増加額	-	500
長期借入金の減少額	2,752	3,057
長期未払金支払による支出	111	4
株式発行による収入	5,500	5,000
財務活動によるキャッシュフロ -	2,637	2,439
現金及び現金同等物の増加額	8,845	627
現金及び現金同等物の期首残高	10,297	1,452
現金及び現金同等物の期末残高	1,452	2,079

9 長期収支予測

平成 15 年度に臨海地域の開発状況等に基づき乗車人員予測を改定し、また、乗車人員予測及び平成 14 年度決算見込みを踏まえて長期収支予測を作成している。

(1) 乗車人員予測

乗車人員予測は、都道府県別将来推計人口（厚生省人口問題研究所、平成 9 年）及びパ - ソントリップ調査（注 1）（国土交通省、平成 10 年）を基礎として推計しており、表 18 のとおりである。平成 15 年度における実績は需要予測を上回るものとなっていたが、それ以降は予測を下回る状況が続いている。

（注 1）パ - ソントリップ調査は、交通の主体である人の動きを調査し、1 日平日のすべての動きを捉えることで交通機関の実態を把握する調査。

(表18) りんかい線乗車人員予測

(単位：千人)

全線開業後年次		1年目	2年目	3年目	4年目	5年目
年度		平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
1日当たり乗車人員	予測	96	118	142	167	187
	実績	99	122	132	150	164
	差	3	4	10	17	23
年間乗車人員	予測	(注)35,295	43,410	51,892	61,096	68,116
	実績	21,278	44,658	48,463	54,814	59,896
	差	-	1,248	3,429	6,282	8,220

(注) 年間を通じて、全線を営業した場合の予測乗車人員である。

(2) 長期収支予測

平成15年度に作成した損益収支と資金収支からなる長期収支予測に基づき、会社は平成16年度以降の資金不足を回避するため、平成16年度から5年間で都からは合計300億円の追加出資を受け、鉄道・運輸機構からは元金償還猶予を受けている。

最新の実績を踏まえた長期収支予測については、今後、策定予定であるとしている。

10 経営改善計画

平成15年度に作成された長期収支予測において、平成15年度から平成19年度の5年間で会社の経営改善努力として約30億円の経費の削減を行うこととなっている。

平成18年度までの計画値及び実績値は表19のとおりであり、これを見ると、運輸収入は計画値より減少したものの、運輸雑収が増加したため、収入全体では、4年間で計画値よりも16億円上回っている。

また、支出は4年間で人件費11億円、その他の経費72億円減少したことから、償却前経常損益は98億円の増加となっている。

(表19) 経営改善計画と実績

(単位：億円)

区分	平成15年度			平成16年度			平成17年度			平成18年度			差額計	19年度計画
	計画	実績	差	計画	実績	差	計画	実績	差	計画	実績	差		
収入	91	102	11	109	112	3	127	127	0	140	142	2	16	155
運輸収入	87	94	7	105	102	3	123	116	7	136	129	7	10	151
運輸雑収	4	8	4	4	10	6	4	11	7	4	13	9	26	4
支出	105	90	15	120	94	26	119	96	23	116	97	19	83	118
人件費	19	16	3	19	16	3	19	16	3	18	16	2	11	18
その他	86	74	12	101	78	23	100	80	20	98	81	17	72	100
償却前経常損益	14	12	26	11	18	29	9	31	22	24	45	21	98	37

(別表1) 比較損益計算書

(単位:千円)

	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C = A - B)	率 (C/B × 100)
営業収益	14,167,939	12,726,704	1,441,235	11.3
旅客運輸収入	12,851,739	11,563,028	1,288,710	11.1
運輸雑収	1,316,201	1,163,676	152,525	13.1
雑入	54,717	50,278	4,439	8.8
広告料	147,978	143,504	4,474	3.1
構内営業料	107,114	105,663	1,451	1.4
家賃収入	157,828	146,876	10,952	7.5
車両使用料	846,834	716,068	130,767	18.3
販売受託手数料	1,729	1,287	443	34.4
営業費用	13,520,926	13,323,913	197,013	1.5
売上原価	4,519,445	4,364,421	155,025	3.6
販売費及び一般管理費	256,370	239,309	17,060	7.1
諸税	577,165	614,018	36,853	6.0
減価償却費	8,167,946	8,106,165	61,781	0.8
営業損益	647,013	597,210	1,244,223	208.3
営業外収益	156,173	46,300	109,872	237.3
受取利息	56,600	11,009	45,592	414.1
有価証券利息	98,935	33,389	65,546	196.3
雑収入	637	1,903	1,265	66.5
営業外費用	4,414,572	4,400,544	14,028	0.3
支払利息	4,340,178	4,330,320	9,858	0.2
株式交付費	37,000	40,700	3,700	9.1
雑支出	35,329	28,430	6,899	24.3
雑損失	2,064	1,094	970	88.7
経常損益	3,611,386	4,951,454	1,340,068	27.1
特別損失	278,130	597,822	319,691	53.5
固定資産除却損	278,130	1,871	276,259	-
減損損失	0	589,781	589,781	100
固定資産譲渡損	0	6,169	6,169	100
税引前当期純損益	3,889,517	5,549,276	1,659,759	29.9
法人税、住民税及び事業税	4,210	4,210	0	0
当期純損益	3,893,727	5,553,486	1,659,759	29.9

(別表2) 比較貸借対照表

(単位:千円)

	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C = A - B)	率 (C/B × 100)
流動資産	3,451,521	8,218,774	4,767,253	58.0
現金及び預金	2,129,280	7,156,432	5,027,153	70.2
有価証券	0	16	16	100
未収運賃	876,268	703,002	173,266	24.6
貯蔵品	153,118	131,279	21,839	16.6
立替金	15	0	15	-
前払費用	52,996	49,199	3,797	7.7
未収収益	32,731	16,228	16,503	101.7
未収入金	207,113	162,618	44,495	27.4
固定資産	301,022,826	297,158,837	3,863,989	1.3
鉄道事業用有形固定資産	238,735,457	244,200,867	5,465,410	2.2
建物	8,762,032	8,996,264	234,232	2.6
建物附属設備	3,433,349	3,767,757	334,408	8.9
構築物	199,467,707	203,347,931	3,880,223	1.9
機械装置	8,297,760	8,872,108	574,348	6.5
車両運搬具	5,649,571	6,114,620	465,049	7.6
工具器具備品	91,005	86,963	4,042	4.6
土地	13,015,223	13,015,223	0	0
鉄道事業建設仮勘定	18,810	0	18,810	-
無形固定資産	14,085,154	13,714,591	370,563	2.7
借地権	12,889,353	12,889,353	0	0
電話加入権	1,912	1,912	0	0
鉄道軌道施設利用権	430,494	453,967	23,473	5.2
商標権	3,435	3,370	65	1.9
ソフトウェア	699,500	298,819	400,681	134.1
施設利用権	60,461	67,170	6,709	10.0
投資その他	48,202,215	39,243,380	8,958,835	22.8
投資有価証券	13,553,712	6,678,242	6,875,470	103.0
長期性預金	8,450,000	4,300,000	4,150,000	96.5
長期前払費用	26,198,503	28,265,138	2,066,635	7.3
資産合計	304,474,348	305,377,611	903,264	0.3

(別表2 - 2)

(単位：千円)

	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C = A - B)	率 (C/B × 100)
流動負債	5,791,943	4,957,533	834,410	16.8
1年内返済長期借入金	3,383,765	3,056,836	326,929	10.7
未払金	561,206	114,218	446,987	391.3
未払費用	706,324	711,983	5,658	0.8
未払法人税等	46,443	45,277	1,166	2.6
預り金	333,740	286,645	47,096	16.4
仮受金	2,000	0	2,000	-
未払消費税	107,167	114,179	7,012	6.1
預り連絡運賃	92,155	94,595	2,440	2.6
前受定期運賃	454,789	424,743	30,046	7.1
前受運賃	89,962	98,564	8,603	8.7
前受収益	14,392	10,493	3,899	37.2
固定負債	232,723,526	235,567,473	2,843,947	1.2
長期借入金	35,909,979	38,793,744	2,883,765	7.4
鉄道運輸機構長期未払金	196,638,776	196,638,776	0	0
長期未払金	30,407	35,126	4,718	13.4
長期預り金	136,575	95,195	41,380	43.5
退職給付引当金	7,788	4,632	3,156	68.1
負債合計	238,515,469	240,525,006	2,009,537	0.8
資本金	115,279,000	110,279,000	5,000,000	4.5
利益剰余金	49,320,121	45,426,394	3,893,727	8.6
繰越利益剰余金	49,320,121	45,426,394	3,893,727	8.6
純資産合計	65,958,879	64,852,606	1,106,273	1.7
負債・純資産合計	304,474,348	305,377,611	903,264	0.3

(注) 純資産の平成17年度欄は資本の部に計上されていたものである。

(別表3) 株主資本等変動計算書

(単位:千円)

	株主資本				純資産 合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本 合計	
		資本準備金	その他 利益剰余金 繰越 利益剰余金		
平成17年度末残高	110,279,000	0	45,426,394	64,852,606	64,852,606
当期変動額					
株式払込金を 資本金に払替え	5,000,000	5,000,000		0	0
株式払込金(増資)		5,000,000		5,000,000	5,000,000
当期純損失			3,893,727	3,893,727	3,893,727
当期変動額合計	5,000,000	0	3,893,727	1,106,273	1,106,273
平成18年度末残高	115,279,000	0	49,320,121	65,958,879	65,958,879

D 株式会社ゆりかもめ

1 会社の概要

株式会社ゆりかもめ(以下「会社」という。)は、臨海副都心の開発整備及び竹芝ふ頭等の再開発に伴い、新たに発生する大量の交通需要に対応するため、都心部と臨海副都心とを公共輸送で結ぶ案内軌条式新交通システムを導入し、臨海副都心等における交通利便性及び交通環境を改善することを目的として、昭和63年4月に東京都と民間との共同出資により設立された。

2 都との関係

都は、会社に対し、資本金137億3,700万円のうち、92億2,700万円(67.2%)を出資(平成18年度末現在)している。

また、車両基地用地等の貸付け(車両基地用地5万3,940.55㎡の減額貸付(9割減額、平成18年度賃貸料8,054万余円)、中央管理棟用地1,806.85㎡の貸付(平成18年度賃貸料3,503万余円))を行うとともに都が建設した走行路の支柱・駅く体等(いわゆる「インフラ部」)の占有を許可している。

なお、平成19年8月1日より、会社は東京都が出資する株式会社東京臨海ホールディングス(持株会社)の子会社となっており、都は会社に対し資本金137億5,697万余円のうち1,997万余円(0.1%)を出資している状況となっている。

3 組織

会社は、事務所を江東区有明三丁目22番地に置き、役員12名(代表取締役社長1名、常務取締役1名、取締役7名、監査役3名)(うち非常勤9名)及び社員196名(うち都からの派遣職員72名)で3部7課をもって構成されている。

なお、平成19年4月1日に、安全推進室を設け4部7課とする組織改正を行い、同年6月15日に役員6名(取締役4名、監査役2名)を削減している。

4 営業概要

会社は、表1のとおり、都と共同で、路線を建設し、平成7年11月から、新橋 - 有明間の運輸事業を開始した。さらに、臨海部への2方向のアクセスを確保して交通の利便性の向上を図るため、有明駅から豊洲地域までの延伸事業を進め、平成18年3月、路線を約2.7km延伸、4駅を新設している。

運転概要は、表2のとおり、新橋・豊洲間14.7キロメートルを31分間で結んでいる。

(表1) 建設・開業の状況

区 間		駅数	営業キロ	開業日	建設費
当初区間	新橋～有明	11 駅	12.0km	平成 7 年 11 月 1 日	インフラ部（都施行） 1,437 億円 インフラ外部（会社施行） 690 億円 合計 2,127 億円
途中駅の開業	汐留	1 駅	-	平成 14 年 11 月 2 日	
延伸部区間	有明～豊洲	4 駅	2.7km	平成 18 年 3 月 27 日	
全線計	新橋～豊洲	16 駅	14.7km	-	

(表2) 運転概要

路線名	東京臨海新交通臨海線		
区 間	新橋～豊洲	営業キロ	14.7 km
駅 数	16 駅 新橋・汐留・竹芝・日の出・芝浦ふ頭・お台場海浜公園・台場・船の科学館 ・テレコムセンター・青海・国際展示場正門・有明・有明の森・市場前・新豊洲・豊洲		
構 造	高架構造全線複線、幅員 7.5m（一般部）		
方 式	無人運転・側方案内方式・交流三相 600V（剛体複線式）		
所要時間	31分	表定速度	30km/h（最高速度 60km/h）
車 両	保有車両数 156 両、1 編成車両数 6 両、2 6 編成、1 編成定員 308～352 人		
運転間隔	平 日 早朝 5～8 分、朝夕 3～4 分、日中 5 分、夜間 4～5 分、深夜 7～10 分 土休日 早朝 5～8 分、日中 4 分、夜間 4～5 分、深夜 7～10 分		

5 経営の概況

平成 18 年度の 1 日当たり乗車人員は、平成 18 年 3 月に有明・豊洲間の延伸部開業を行ったことから、92,214 人となっており、前年度（86,252 人）に比べ、5,962 人（6.9%）増加している。

平成 18 年度における経営成績は、総収益 83 億 3,099 万余円、総費用 89 億 7,814 万余円で、税引前当期損失が 6 億 4,715 万余円となり、法人税等を加減した当期純損失は 6 億 3,645 万余円である。このため、前期繰越利益剰余金 9 億 9,578 万余円から当期純損失を減じた繰越利益剰余金は 3 億 5,932 万余円となっている。

平成 18 年度末における財政状態は、資産合計 505 億 2,220 万余円、負債合計 364 億 2,587 万余円、純資産合計 140 億 9,632 万余円となっている。

経営環境について見ると、臨海部の開発により、乗車人員・運輸収入の増加が期待できるものの、今後の土地利用は青海の一部や有明北地区となっており、早急な開発は期待できない。このため、東京メトロ有楽町線豊洲駅との連絡の利便性を更に周知していくなどにより、運輸収入の確保に努めることが必要である。また、会社は、平成 18 年 4 月に車両のホイールハブ破断による列車脱線事故を起こし 2 日にわたる運行停止を行っており、安全管理体制の強化が求められている。

駅における乗車券等の売上収入管理について見ると、自動券売機等から現金を回収する際、売上データ金額と回収した現金有高に過不足の発生が多く見られることから、対策を検討する必要

がある。

6 経営成績

比較損益計算書は、別表1のとおりである。

(1) 鉄道事業営業損益

会社の鉄道事業営業損益の推移は表3のとおりである。営業収益は、乗車人員の減により減少し続けていたが、延伸部開業に伴う乗車人員の増により平成18年度は運輸収入、運輸雑収ともに増加している。また営業費は、豊洲延伸に伴う運送費や減価償却費などの増により増加している。このため、鉄道事業営業利益は前年度に比べ減少している。

(表3) 鉄道事業営業損益の推移

(単位：百万円、%)

区 分	金 額					対前年度増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
営業収益	8,957	8,487	8,036	7,886	8,277	5.2	5.3	1.9	5.0
旅客運輸収入	8,698	8,231	7,765	7,617	7,984	5.4	5.7	1.9	4.8
運輸雑収	259	257	271	269	293	0.8	5.4	0.7	8.9
営業費	7,195	7,126	6,593	6,836	7,493	1.0	7.5	3.7	9.6
運送費	3,686	3,665	3,254	3,346	3,559	0.6	11.2	2.8	6.4
案内宣伝費	35	42	29	23	41	20.0	31.0	20.7	78.3
一般管理費	299	322	281	353	303	7.7	12.7	25.6	14.2
諸税	275	258	283	269	296	6.2	9.7	4.9	10.0
減価償却費	2,899	2,838	2,746	2,846	3,294	2.1	3.2	3.6	15.7
営業利益	1,762	1,361	1,443	1,051	784	22.8	6.0	27.2	25.4

ア 運輸実績

過去5年間の運輸成績の推移は表4のとおりである。

乗車人員は、臨海部で競合するりんかい線の全線開業の影響等を受け、平成13年度以降、平成17年度まで毎年度減少していたが、平成18年3月27日の有明・豊洲間の開業により、平成18年度の乗車人員は3,365万人となって前年度(3,148万人)に比べ217万余人(6.9%)の増加となった。

また、豊洲駅で東京メトロと連絡しており、新橋・豊洲の2方向から臨海部へのアクセスが可能となったため、乗客1人当たりの平均乗車キロ数は、平成17年度の7.1kmから平成18年度は6.3kmに減少したことから、平成17年度において242円であった1人当たり運輸収入は237円に減少している。そのため、平成18年度における運輸収入は79億8,365万余円となり、前年度と比較して4.8%の増加に留まっている。

券種別の乗車人員を見ると、表5のとおり、平成14年度に乗車人員3,671万余人のうち定期利用者は1,241万余人(33.8%)であったものが、平成18年度には3,

365万余人のうち952万余人(28.3%)となっており、乗車人員は305万人、定期利用者は289万人減少している。

一方、平成14年度に全線開業したりんかい線の乗車人員を見ると、平成15年度から平成18年度の間、乗車人員合計が1,524万人、定期利用者は904万人増加している。

また、路線の収益性を示す営業キロ当たりの運輸収入及び列車の運行効率を示す列車走行キロ当たりの運輸収入等は、表6のとおり、延伸後の平成18年度も減少を続けている。

(表4) 運輸成績の推移

区 分	実 績					対前年度増減率(%)			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
年間乗車人員(千人)	36,711	34,550	32,405	31,482	33,658	5.9	6.2	2.8	6.9
運輸収入(百万円)	8,698	8,231	7,765	7,617	7,984	5.4	5.7	1.9	4.8
1人当たり運輸収入(円)	237	238	240	242	237	0.5	0.6	1.0	2.0
参考 東京臨海高速鉄道									
年間乗車人員(千人)	21,277	44,657	48,463	54,813	59,896	-	8.5	13.1	9.3

(表5) 券種別運輸収入及び乗車人員

項 目		年度 (平成)	定期	定期外	計
運輸収入	実績(百万円)	14	1,722	6,976	8,698
		18	1,255	6,729	7,984
	構成比(%)	14	19.8	80.2	100
		18	15.7	84.3	100
年間乗車人員	実績(千人)	14	12,417	24,294	36,711
		18	9,528	24,131	33,658
		増減	2,889	163	3,052
	構成比(%)	14	33.8	66.2	100
18		28.3	71.7	100	
1人当たり運輸収入	実績(円)	14	139	287	237
		18	132	279	237
参考 東京臨海高速鉄道 年間乗車人員	実績(千人)	15	19,874	24,783	44,657
		18	28,910	30,986	59,896
		増減	9,036	6,203	15,239
	構成比(%)	15	44.5	55.5	100
18		48.3	51.7	100	

(表6) 営業キロ及び列車走行キロ当たりの運輸収入等の推移

年度(平成)	14	15	16	17	18
営業キロ(km)	12	12	12	12	14.7
営業キロ当たりの運輸収入(百万円)	725	686	647	635	543
営業キロ当たりの一日当たり乗車人員(人)	8,381	7,867	7,398	7,188	6,273
列車走行キロ(千km)	2,172	2,189	2,176	2,180	2,533
列車走行キロ当たりの運輸収入(円)	4,004	3,760	3,569	3,494	3,151
列車走行キロ当たりの乗車人員(人)	16.9	15.8	14.9	14.4	13.3

(注) 延伸部開業が平成18年3月27日のため平成17年度の営業キロ数を12kmとしている。

イ 関連事業

会社は、関連事業として、広告事業、構内営業事業等を行っており、過去5年間の運輸雑収の推移は表7のとおりである。

平成18年度における広告事業は、表8のとおりであり、最大収益見込みに対する収益率は、駅構内媒体広告が32.1%、車内媒体広告が40.0%となっている。

構内営業事業の実績は、表9のとおりとなっており、駅売店については、平成17年度には8店舗あったものが平成18年度には5店舗に減少している。また、有明駅構内で営業を行っていた物品販売店は平成19年2月に閉店しており、その後は空いている状況となっている。

(表7) 運輸雑収の推移

(単位：百万円、%)

区 分	金 額					対前年度増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
運輸雑収	259	257	271	269	293	0.8	5.4	0.7	8.9
広告料	149	149	155	150	172	0.0	4.0	3.2	14.7
構内営業料	103	104	109	116	115	1.0	4.8	6.4	0.9
旅客収入	6	4	8	3	6	33.3	100.0	62.5	100.0

(表8) 広告事業

(単位：千円、%)

項目	枚数	最大収益 (A)	実績収益 (B)	収益率 (B/A×100)
駅構内媒体(定型のもの)	-	196,521	62,993	32.1
ポスターボード	111	94,744	10,656	11.2
サインボード	127	94,157	48,295	51.3
フリーペーパーラック	84	7,620	4,042	53.0
車内媒体	-	95,420	38,184	40.0
窓上	26	80,052	-	-
ステッカー類	8	6,368	-	-
ADトレイン	1	9,000	-	-
車体広告(ラッピング)	15	132,600	2,912	2.2
定型媒体計	-	424,541	104,089	24.5
臨時媒体	-	-	35,846	-
その他(車内放送広告等)	-	-	32,537	-
計	-	-	172,472	-

(表9) 構内営業事業

(単位：千円)

項目	営業料の算定方法	平成17年度		平成18年度	
		規模	収入額	規模	収入額
売店	売上見合い	8店	8,707	5店	3,833
コンビニ	固定料+売上見合い	1店	33,146	1店	33,252
軽飲食店	固定料+売上見合い等	1店	26,470	2店	29,230
物品販売店	定額等	2店	8,240	1店	4,189
飲料自動販売機	売上見合い	38台	15,958	39台	22,053
コインロッカー	売上見合い	14駅	18,731	14駅	20,967
ATM	定額	1台	1,018	1台	1,022
その他	-	-	3,600	-	-
合計		-	115,870	-	114,546

ウ 運送費

過去5年間の運送費の推移は、表10のとおりとなっており、平成16年度まで減少していたが延伸開業の平成17年度以降走行距離、駅数の増加などにより増加している。平成18年度の線路保存費の増加は、延伸工事後の人員を線路保存部署に編入したこと、また、修繕費の増加は、脱線事故後、全車両のハブ交換を行っていることなどによるものである。

18年度における運送費の性質別科目別構成は、表11のとおりとなっており、人件費が44.4%、経費が55.6%の比率となっている。

また、従業員の雇用状況の推移は、表12のとおりであり、平成18年度における従業員に占める固有社員等の比率は、58.2%となっている。

(表10) 運送費の推移

(単位：百万円、%)

区分	金額					対前年度増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
線路保存費	210	287	242	220	417	36.7	15.7	9.1	89.5
電路保存費	545	432	395	414	388	20.7	8.6	4.8	6.3
車両保存費	1,145	1,217	1,116	1,028	940	6.3	8.3	7.9	8.6
運転費	370	361	320	344	286	2.4	11.4	7.5	16.9
運輸費	661	655	535	641	758	0.9	18.3	19.8	18.3
保守管理費	508	456	404	422	499	10.2	11.4	4.5	18.2
輸送管理費	247	257	242	277	271	4.0	5.8	14.5	2.2
運送費合計	3,686	3,665	3,254	3,346	3,559	0.6	11.2	2.8	6.4
人件費	1,600	1,588	1,349	1,461	1,581	0.8	15.1	8.3	8.2
経費	2,086	2,078	1,905	1,885	1,978	0.4	8.3	1.0	4.9
修繕費	107	254	117	113	212	137.4	53.9	3.4	87.6
動力費	159	157	149	151	156	1.3	5.1	1.3	3.3
その他	1,820	1,667	1,639	1,621	1,610	8.4	1.7	1.1	0.7

(表11) 平成18年度運送費の性質別科目別構成

(単位：百万円、%)

		線路 保存費	電路 保存費	車両 保存費	運転費	運輸費	保守 管理費	輸送 管理費	合計
金額	運送費	417	388	940	286	758	499	271	3,559
	人件費	155	170	252	116	423	239	226	1,581
	経費	263	218	688	169	335	260	45	1,978
	修繕費	56	21	135	0	0	0	0	212
	動力費	0	0	10	146	0	0	0	156
	その他	207	197	543	23	335	260	45	1,610
構成比	運送費	11.7	10.9	26.4	8.0	21.3	14.0	7.6	100
	人件費	4.4	4.8	7.1	3.3	11.9	6.7	6.4	44.4
	経費	7.4	6.1	19.3	4.7	9.4	7.3	1.3	55.6
	修繕費	1.6	0.6	3.8	0.0	0.0	0.0	0.0	6.0
	動力費	0.0	0.0	0.3	4.1	0.0	0.0	0.0	4.4
	その他	5.8	5.5	15.3	0.6	9.4	7.3	1.3	45.2

(表12) 従業員の雇用状況の推移

(単位：人、%)

年度(平成)	14	15	16	17	18
民鉄派遣社員	12	14	13	14	10
都派遣社員	103	104	95	93	72
固有社員	66	68	77	89	107
常勤嘱託社員	7	7	7	7	7
合計	188	193	192	203	196
固有社員等比率 (+) / × 100	38.8	38.9	43.8	47.3	58.2

(2) 営業外収益及び営業外費用

営業外収益及び営業外費用の推移は表13のとおりである。営業外費用は、大部分が支払利息であり、長期借入金の返済に伴い減少していたが、平成18年度は建設仮勘定に計上していた建設に伴う借入金の支払利息分が工事しゅん工により費用として計上されたため、大幅に増加している。

(表13) 営業外収益及び営業外費用の推移

(単位：百万円)

年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
営業外収益	64	154	49	31	54
営業外費用	834	775	682	657	878
うち支払利息	831	768	675	653	874
うち新株発行費 (株式交付費)	0	4	7	5	5
経常利益(経常損失)	992	740	810	424	41

(3) 特別損失

平成18年度において、6億646万余円を特別損失に計上しているが、うち5億7,892万余円がPASM O導入に伴う駅務機器の除却損となっている。

7 財政状態

会社の財政状態は、別表2のとおりである。資産合計505億2,220万余円、負債合計364億2,587万余円、純資産合計140億9,632万余円となっている。

平成18年度末の資産505億円のうち、建設仮勘定を除いた鉄道事業有形固定資産が409億円、80.9%を占めている。鉄道事業有形固定資産の状況は表14のとおりであり、これに係る減価償却費は32億円となっている。

無形固定資産の借地権8億918万余円は、中央管理棟の敷地1,806.85㎡を臨海地域開発事業会計から賃借を受けるに当たり、支払った権利金3億418万余円と、会社が行った土地改良経費5億500万円を計上したものである。

負債364億円のうち、長期借入金308億円、84.6%を占めている。借入金の推移は表15のとおりであり、豊洲延伸部建設等に充てるため、平成15年度から平成17年度まで新たな借入を行っている。

有利子負債及び支払利息の状況は、表16のとおりである。

純資産は、別表3の株主資本等変動計算書のとおり、豊洲延伸の設備投資に充てるため、平成18年7月に増資を実施し、東京都から4億6,500万円、港区及び江東区から各8,000万円の合計6億2,500万円を調達したものの、当期純損失6億3,645万余円を計上したことにより、平成18年度末は140億9,632万余円となっている。

(表14) 鉄道事業有形固定資産の状況

(単位：百万円)

科 目	取得価額	減価償却費	減価償却累計額	期末簿価
有形固定資産	73,072	3,245	32,208	40,864
建物	18,075	692	6,246	11,830
構築物	32,858	1,406	13,539	19,319
車両	13,052	542	10,238	2,813
機械装置	8,699	579	1,933	6,766
工具器具備品	387	27	252	135

(表15) 借入金の推移

(単位：百万円)

科 目	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度
短期借入金	2,957	2,954	2,951	3,007	3,248
長期借入金	29,807	28,880	30,103	34,056	30,817
うち当年度新規借入金	0	2,010	4,160	6,950	0
合計(年度末残高)	32,764	31,834	33,054	37,064	34,065
支払利息	831	768	675	653	874

(表16) 有利子負債及び支払利息の状況

(単位：千円)

区 分	平成 18 年度 末残高 (A)	平成 1 8 年度		平成 17 年度 末残高 (B)	増 () 減 (A - B)
		増加	減少		
長期借入金	34,064,739	0	2,999,246	37,063,985	2,999,246
項 目	平成 1 8 年度 (C)	平成 1 7 年度 (D)	増 () 減 (C - D)		
支払利息	873,646	652,541	221,105		

8 建設事業

平成 1 8 年 3 月に開業した豊洲延伸部 (有明 ~ 豊洲間) は、既設の新橋 ~ 有明間と同様にインフラ部は東京都が建設を行い、車両や電気設備等のインフラ外部については会社が整備を行っている。事業費及び資金調達は表 1 7、事業費の内容は表 1 8 のとおりである。

(表17) 豊洲延伸事業に係る事業費及び資金調達

(単位：百万円)

区 分	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	合計
資金調達	0	2,613	5,045	7,574	625	15,857
出資金	0	603	885	624	625	2,737
金融機関借入	0	2,010	4,160	6,950	0	13,120
建設事業費	149	1,350	3,157	7,480	1,594	13,730

(注) 金融機関借入には既存部分の設備投資に係る借入を含む。

(表18) 豊洲延伸事業に係る事業費内容

(単位：百万円)

項目	内容	金額
軌道工事	案内軌条等設置工事等	445
建築工事	駅舎建設工事等	2,347
電気工事	信号通信設備製造設置等	7,153
車両製作	車両購入等	1,067
駅務機器更新	既設駅務機器更新等	1,068
その他	支払利息等	1,649
合計		13,730

9 資金の状況

(1) 平成 1 8 年度の資金収支

平成 1 8 年度の資金収入は、出資金や内部留保資金 (減価償却費など) により 3 8 億円となったが、支出は借入金償還などにより 9 5 億円となったため、単年度資金収支では 5 7 億円の資金不足となっている。その結果、年度末の累積資金残高は 6 9 億円となっている。

(2) 長期収支予測

会社は、平成 1 5 年度に行った需要予測と現在の動向を踏まえ、主な収入源である運輸収入

を予測し、損益計画、資金計画からなる長期収支予測を作成している。

ア 今後の需要動向

臨海副都心地区は、開発面積442haから公園・道路用地などを除いた有償処分用地139haのうち、開発が完了しておらず、暫定利用をしていない土地は約28haとなっており、今後開発の進展による大幅な需要の伸びは見込めない。

また、有明北地区等の開発は平成24年度の築地市場移転予定の外は、2016年（平成28年）東京オリンピック開催関連用地のため早急な開発は期待できない。

イ 長期資金収支

会社が作成した長期収支予測を見ると、表19のとおり、単年度では資金需要が調達を超える年度があるものの、資金不足は発生しないとしている。

しかしながら、損益計画における主たる収入の運輸収入予測は平成15年度に実施した需要予測調査結果を基に会社が調整を行っている。また、豊洲延伸により他鉄道機関からの振替需要が期待できるものの、臨海部開発進展による乗車需要の大幅な伸びは期待できない。このことから今後の運輸収入の動向を注視するとともに、需要予測調査を行うなど、開発進展状況等の変化を反映させた将来需要を把握し、運輸収入予測の精度を向上させる必要がある。

（表19）会社の長期収支予測（平成19年5月会社試算）

（単位：百万円）

区 分		平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
損益計画	営業収益	8,494	8,718	9,018	9,319	9,941
	営業費用	8,058	7,784	7,592	7,605	7,805
	営業損益	436	934	1,426	1,714	2,137
	営業外収益	29	29	29	29	29
	営業外費用	967	1,010	1,010	977	961
	経常損益	502	47	446	765	1,205
	特別損失	399	189	294	100	100
	税引前損益	901	236	152	665	1,105
資金計画	資金調達	2,788	2,901	3,233	3,718	6,109
	税引前損益	901	236	152	665	1,105
	出資金	20	0	0	0	0
	借入金	0	0	0	200	2,000
	減価償却費	3,270	2,948	2,788	2,753	2,904
	その他(特別損失)	399	189	294	100	100
	資金需要	4,535	4,116	4,193	4,118	5,686
	借入金償還	3,243	3,612	3,689	3,614	3,616
	設備投資	1,292	500	500	500	2,000
	法人税等支払	0	4	4	4	70
	単年度資金収支	1,747	1,214	960	400	423
累積資金収支	4,871	3,656	2,697	2,296	2,719	

(表19-2)

区 分		平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
損益計画	営業収益	10,651	10,651	10,651	11,682	11,682
	営業費用	8,066	8,062	8,036	8,308	8,682
	営業損益	2,585	2,589	2,615	3,375	3,000
	営業外収益	29	29	29	29	29
	営業外費用	940	1,042	924	710	674
	経常損益	1,673	1,576	1,720	2,694	2,355
	特別損失	100	100	150	300	300
	税引前損益	1,573	1,476	1,570	2,394	2,055
資金計画	資金調達	5,168	4,313	4,378	5,570	5,552
	税引前損益	1,573	1,476	1,570	2,394	2,055
	借入金	700	0	0	0	0
	減価償却費	2,795	2,737	2,659	2,876	3,197
	その他(特別損失)	100	100	150	300	300
	資金需要	5,001	4,362	4,425	5,217	4,938
	借入金償還	3,357	2,758	2,282	1,239	1,098
	設備投資	1,000	1,000	1,500	3,000	3,000
	法人税等支払	644	605	642	978	840
	単年度資金収支	166	49	46	353	614
	累積資金収支	2,885	2,837	2,790	3,143	3,757

10 意見・要望事項

(1) 鉄軌道設備修繕計画を作成し、これを踏まえた長期資金計画を策定すべきもの

会社では、既に走行路等の計画修繕を必要とする状態となっており、線路設備(インフラ部)については、平成20年度以降の修繕計画を定めている。

しかしながら、会社の保有設備である電路設備及び車両などインフラ外部については、年度によって数億円から数十億円の規模の設備更新の必要性を認識していながら、修繕計画を策定しておらず、将来における設備投資の必要額を平成19年5月に作成した長期資金計画に反映させていない。

会社は、鉄軌道設備修繕計画を作成し、これを踏まえた長期資金計画を策定する必要がある。

(株式会社ゆりかもめ)

(別表1)比較損益計算書

(単位：千円、%)

	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C = A - B)	率 (C/B × 100)
営業収益	8,277,039	7,886,206	390,833	5.0
運輸収入	7,983,657	7,617,433	366,224	4.8
運輸雑収	293,382	268,773	24,609	9.2
営業費	7,493,277	6,835,685	657,592	9.6
運送費	3,600,199	3,368,933	231,266	6.9
一般管理費	303,322	352,552	49,230	14.0
諸税	296,073	268,603	27,470	10.2
減価償却費	3,293,682	2,845,596	448,086	15.7
営業利益	783,763	1,050,521	266,758	25.4
営業外収益	53,952	30,892	23,060	74.6
受取利息	2,530	264	2,266	858.1
保険代理店手数料	0	102	102	100
業務受託料収入	19,098	14,583	4,515	31.0
保険金収入	0	22	22	100
構内店舗解約違約金	8,367	0	8,367	-
雑収入	23,957	15,920	8,036	50.5
営業外費用	878,410	657,166	221,244	33.7
支払利息	873,646	652,541	221,105	33.9
株式交付費	4,753	4,624	129	2.8
雑損失	11	0	11	-
経常損益	40,695	424,248	464,943	109.6
特別損失	606,462	111,644	494,818	443.2
税引前当期利益(当期損失)	647,157	312,604	959,761	307.0
法人税、住民税及び事業税	3,800	123,200	119,400	96.9
法人税等調整額	14,502	11,222	25,724	229.2
当期純利益(当期純損失)	636,455	178,181	814,637	457.2

(別表2) 比較貸借対照表

(単位：千円、%)

	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C = A - B)	率 (C/B × 100)
流動資産	7,921,765	13,685,290	5,763,525	42.1
現金及び預金	6,918,172	12,636,014	5,717,842	45.3
営業未収金	332,636	271,083	61,553	22.7
未収金	188,537	251,519	62,982	25.0
未収還付法人税等	49,721	12,710	37,010	291.2
未収消費税	0	168,316	168,316	100
貯蔵品	204,742	138,135	66,607	48.2
前払費用	191,143	174,092	17,050	9.8
繰延税金資産	32,845	29,745	3,100	10.4
従業員短期貸付金	3,969	3,676	293	8.0
固定資産	42,600,437	44,789,177	2,188,741	4.9
有形固定資産	40,892,121	43,450,864	2,558,743	5.9
建物	11,829,772	12,409,472	579,700	4.7
構築物	19,319,013	20,371,945	1,052,933	5.2
車両	2,813,492	3,345,184	531,692	15.9
機械装置	6,765,974	7,140,699	374,725	5.2
工具器具備品	135,460	153,064	17,604	11.5
建設仮勘定	28,410	30,500	2,090	6.9
無形固定資産	1,075,393	825,517	249,875	30.3
借地権	809,183	809,183	0	0
電話加入権	3,632	3,632	0	0
ソフトウェア	256,775	7,924	248,852	-
商標権	5,802	4,778	1,024	21.4
投資その他の資産	632,923	512,796	120,127	23.4
公共工事負担金	420,961	436,323	15,362	3.5
繰延税金資産	68,389	56,987	11,401	20.0
従業員長期貸付金	6,682	5,286	1,396	26.4
長期前払費用	136,891	14,199	122,692	864.1
資産合計	50,522,202	58,474,467	7,952,266	13.6

(別表2 - 2)

(単位：千円、%)

	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C = A - B)	率 (C/B × 100)
流動負債	5,318,286	10,102,945	4,784,659	47.4
短期借入金	3,247,922	3,007,496	240,426	8.0
営業未払金	149,549	127,978	21,571	16.9
未払金	1,163,016	6,364,386	5,201,371	81.7
未払費用	57,778	143,268	85,489	59.7
未払法人税等	8,712	0	8,712	-
未払消費税等	230,531	0	230,531	-
前受運賃	372,721	375,216	2,495	0.7
前受収益	2,193	0	2,193	-
預り金	11,956	26,346	14,390	54.6
賞与引当金	73,909	58,255	15,654	26.9
固定負債	31,107,590	34,263,742	3,156,151	9.2
長期借入金	30,816,817	34,056,489	3,239,672	9.5
退職給付引当金	168,073	140,053	28,020	20.0
預り保証金	54,700	67,200	12,500	18.6
長期前受収益	68,000	0	68,000	-
負債合計	36,425,876	44,366,686	7,940,810	17.9
資本金	13,737,000	13,112,000	625,000	4.8
利益剰余金	359,326	995,781	636,455	63.9
その他剰余金	359,326	995,781	636,455	63.9
繰越利益剰余金	359,326	995,781	636,455	63.9
純資産合計	14,096,326	14,107,781	11,455	0.1
負債・純資産合計	50,522,202	58,474,467	7,952,266	13.6

(注) 純資産の平成17年度欄は資本の部に計上されていたものである。

(別表3) 株主資本等変動計算書

(単位:千円)

	株主資本				純資産合計
	資本金	利益剰余金		株主資本 合計	
		その他利益剰余金 繰越利益剰余金	利益剰余金 合計		
平成17年度末残高	13,112,000	995,781	995,781	14,107,781	14,107,781
当期変動額					
新株の発行	625,000			625,000	625,000
当期純損失()		636,455	636,455	636,455	636,455
当期変動額合計	625,000	636,455	636,455	11,455	11,455
平成18年度末残高	13,737,000	359,326	359,326	14,096,326	14,096,326

多摩都市モノレール株式会社

1 会社の概要

多摩都市モノレール株式会社(以下「会社」という。)は、多摩地域における南北の公共交通の充実と沿線地域の発展のため、昭和61年4月に設立され、軌道法(大正10年法律第76号)に基づく一般運輸業(モノレール事業)を行っている。主な出資者は都及び沿線5市(八王子市、日野市、立川市、東大和市及び多摩市)である。

2 都との関係

都の会社に対する出資と貸付の状況は表1のとおりである。

都は、33億8,520万円を設立当初に出資し、その後平成11年3月に経営安定化のための資金として70億円を追加出資しており、平成19年3月末現在資本金205億3,900万円のうち50.6%に当たる103億8,520万円を出資している。

また、都は、275億円(平成2年3月に運営基地の土地購入資金として115億円、平成12年3月に経営安定化資金として160億円)を無利子で貸し付けている。償還は平成22年から平成31年の10年間で行われる予定となっている。

(表1) 出資等の経緯

(単位:百万円)

時期	事業の経緯	出資	貸付	財政支援の目的
昭和61年4月	会社設立	3,385		
平成2年3月			11,500	運営基地用地の購入
平成11年3月		7,000		経営安定化
平成12年1月	全線開通			
平成12年3月			16,000	経営安定化(借入金繰上返済)
合計		10,385	27,500	

3 組織

会社は、事務所を立川市泉町1078番92に置き、役員15名(代表取締役社長1名、常務取締役1名、取締役10名、監査役3名)(うち都職員兼務2名、非常勤役員12名)及び職員184名(うち都派遣職員10名)をもって構成されている。

4 営業概要

建設・開業の状況は表2のとおりである。軌道を支える支柱、走行路(一部電力設備を除く)、駅舎のく体部分などのインフラ部を都が、車両、駅舎内設備などのインフラ外部を会社が建設し、平成10年11月に上北台～立川北間を開業、平成12年1月に立川北から多摩センターまで延伸している。運転概要は表3のとおりであり、全長16.0kmを運行している。

(表2) 建設・開業の状況

	区 間	駅数	営業キロ	開業日	建設費
第 期区間	立川北 ～上北台	8 駅	5.4km	平成 10 年 11 月 27 日	インフラ部 (都施行) : 1,163 億円 インフラ外部 (会社施行) : 1,258 億円 合計 2,421 億円
第 期区間	多摩センター ～立川北	11 駅	10.6km	平成 12 年 1 月 10 日	
計	多摩センター ～上北台	19 駅	16.0km	-	

(表3) 運転概要

区間	多摩センター～上北台			
営業キロ	16.0 km		最高運転速度	65 km/h
所要時間	36 分		表定速度	約 27 km/h
駅数	19 駅			
車両	16 編成、4 両固定編成定員: 410 名から 416 名			
構造	全線複線高架専用軌道			
方式	跨座 (こざ) 式モノレールワンマン自動列車運転装置方式			
運行本数 (立川北駅基準)	平日	北行 123 本/日 南行 120 本/日	土休日	北行 107 本/日 南行 106 本/日
運転間隔	平日	朝方ラッシュ時 6 分間隔 昼間 10 分間隔 夕方ラッシュ時 7 分 30 秒間隔	土休日	終日 10 分間隔

5 経営の概況

平成 14 年度から平成 18 年度までの 5 年間で、乗車人員が 1 日当たり 9 万 7 千人から 11 万 1 千人に、営業収益は 58 億円から 72 億円に、それぞれ増加している。また、営業費用は 69 億円から 65 億円に削減している。この結果、平成 16 年度から営業利益を計上している。

平成 18 年度の経営成績は、営業収益 72 億 6 千万円、営業費 64 億 9 千万円、営業利益 7 億 7 千万円となっている。しかし、営業外費用として、長期借入金支払利息 11 億 8 千万円を要するため、経常損益は 3 億 7 千万円の経常損失となっており、さらに P A S M O 導入に伴う旧駅務機器の除却等による特別損失 10 億 4,800 万円と税を差し引いた当期損失は 14 億 2 千万円で、利益剰余金は 242 億円の欠損、37 億円の債務超過となっている。

平成 18 年度における資金収支は、資金収入が償却前損益 30 億円、資金支出が長期借入金の元本返済額が 48 億円となっており、現状のまま事業を継続した場合、平成 20 年度中に資金不足となることが予測されることから、都は、新たな経営支援策を検討中である。

6 経営成績

(1) 軌道事業営業損益

軌道事業営業損益の推移は表4のとおりである。旅客運輸収入は毎年5%ずつ増加しており、広告等関連事業に係る収益である運輸雑収も増加基調で推移している。

一方、営業費を見ると、5年間では減少しているものの、直近2年は増加傾向にある。これは運輸事業に係る運送費及び案内宣伝費が増加しているためである。主に管理費用である厚生福利施設費及び一般管理費は5年間で半分以上に削減している。

また、従業員数の推移を見ると、表5のとおり、5年間で30人を削減し、従業員1人当たりの営業収益は2,753万円から3,949万円へと、43.4%増加したのに対し、従業員1人当たりの営業費は3,241万円から3,527万円へと8.8%の増加にとどまっている。従業員一人当たりの営業損益は487万余円の損失から421万余円の利益となり、909万余円の改善となっている。

(表4) 軌道事業営業損益の推移

(単位：百万円、%)

区分	金額					対前年度増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
年度(平成)									
営業収益	5,893	6,176	6,538	6,930	7,266	4.8	5.9	6.0	4.9
旅客運輸収入	5,718	6,006	6,356	6,706	7,046	5.0	5.8	5.5	5.1
運輸雑収	175	171	182	224	220	2.3	6.9	22.8	1.8
営業費	6,937	6,706	6,342	6,358	6,491	3.3	5.4	0.3	2.1
運送費	2,815	2,730	2,347	2,442	2,534	3.0	14.0	4.1	3.8
案内宣伝費	93	116	100	106	139	25.2	14.0	6.4	30.8
厚生福利施設費	50	42	21	24	11	16.7	50.5	14.2	51.2
一般管理費	306	152	134	134	132	50.2	11.9	0.1	1.3
諸税	194	175	253	175	222	9.7	44.0	30.8	27.2
減価償却費	3,479	3,491	3,488	3,477	3,452	0.3	0.1	0.3	0.7
軌道事業営業利益	1,044	530	196	572	775	49.3	137.1	191.4	35.5

(表5) 従業員数及び従業員当たりの営業収益及び営業費用

(単位：人、千円)

年度(平成)		14	15	16	17	平成18年度	
						金額	対平成14年度
							増減率
従業員数		214	206	201	192	184	14.0
従業員 1人 当たり	営業収益	27,536	29,981	32,528	36,094	39,490	43.4
	営業費	32,415	32,553	31,551	33,114	35,276	8.8
	営業利益	4,879	2,572	977	2,980	4,214	186.4

(2) 旅客運輸収入

ア 運輸成績

(ア) 推移

乗車人員、運輸収入とも、表6のとおり増加傾向で推移している。

平成16年8月に運賃改定(平均5.3%)を行ったことから、乗車一人当たり収益は平成15年度における161.0円に対し、平成17年度においては173.9円に増加している。

(表6) 乗車人員・運輸収入の推移

(単位：千人、百万円、%)

年度(平成)	14	15	16	17	18	対前年度増減率			
						15	16	17	18
乗車人員	35,512	37,528	38,058	38,562	40,428	5.7	1.4	1.3	4.8
定期	18,432	19,533	20,024	20,483	21,124	6.0	2.5	2.3	3.1
定期外	17,080	17,995	18,035	18,079	19,304	5.4	0.2	0.2	6.8
1日当たり乗車人員	97	103	104	106	111	5.7	1.4	1.3	4.8
定期	50	54	55	56	58	6.0	2.5	2.3	3.1
定期外	47	49	49	50	53	5.4	0.2	0.2	6.8
年間運輸収入	5,718	6,006	6,356	6,706	7,046	5.0	5.8	5.5	5.1
定期	1,947	2,057	2,287	2,521	2,620	5.7	11.1	10.3	3.9
定期外	3,771	3,948	4,069	4,185	4,426	4.7	3.1	2.8	5.8
1人当たり収益(円)	161.0	160.0	167.0	173.9	174.3	0.6	4.4	4.1	0.2
定期	105.6	105.3	114.2	123.1	124.0	0.3	8.4	7.8	0.8
定期外	220.8	219.4	225.6	231.5	229.3	0.6	2.8	2.6	0.9

(イ) 券種別運輸成績

券種別乗車人員・運輸収入は表7のとおりである。

定期・定期外の比率を見ると、平成18年度における定期利用者は2,112万人、定期外の利用者1,708万人と、定期利用者の方が定期外利用者より多いのがこの路線の特徴である。平成14年度以降の推移を見ても定期利用者が増加を続けていることから、通勤・通学などの生活路線として定着し、安定した収益を期待できる。

また、定期券の種別に見ると、平成14年度における通勤定期利用者は733万人、通学定期利用者は1,109万人であるが、平成18年度には通勤定期利用者が1,024万人、通学定期利用者は1,087万人となっており、通勤定期利用者が増加している。

今後、高松駅付近に国機関等が進出する予定となっており、通勤定期利用者の増加を期待できる。通勤定期は通学定期より割引率が低い(通勤：35%、通学：65%)ため、定期収入全体としては伸びる要因があると考えられる。

(表7) 券種別乗車人員・運輸収入の推移

(単位：千人、百万円、%)

		定期			定期外						計
		通勤	通学	小計	普通券	回数券	S F	ICSF	他	小計	
乗車人員	平成14年度	7,336	11,096	18,432	10,522	3,287	3,121	-	150	17,080	35,512
	平成15年度	7,842	11,691	19,533	10,549	3,679	3,609	-	157	17,995	37,528
	平成16年度	8,795	11,229	20,024	10,378	3,366	4,064	-	226	18,035	38,058
	平成17年度	9,548	10,934	20,483	10,521	2,785	4,591	-	182	18,079	38,562
	平成18年度	10,249	10,875	21,124	10,954	2,778	5,228	168	176	19,304	40,428
	構成比率	25.4	26.9	52.2	27.1	6.9	12.9	0.4	0.4	47.8	100
運輸収入	平成14年度	1,136	811	1,947	2,348	655	683	-	86	3,771	5,718
	平成15年度	1,206	851	2,057	2,341	734	780	-	94	3,948	6,006
	平成16年度	1,381	906	2,287	2,353	720	890	-	106	4,069	6,356
	平成17年度	1,539	982	2,521	2,419	633	1,019	-	114	4,185	6,706
	平成18年度	1,649	971	2,620	2,495	628	1,142	39	122	4,426	7,046
	構成比率	23.4	13.8	37.2	35.4	8.9	16.2	0.6	1.7	62.8	100
平成18年度 1人当たり 運輸収入(円)	161	89	124	228	226	218	234	690	229	174	

(ウ) 1 駅区間の割引

乗客増のための方策として平成13年4月に導入された、1 駅区間の料金200円を100円に割り引く運賃(ただし、普通券、S Fカード及びICSFカードに限る)も、効果を上げている。平成14年度には、1 駅区間利用者の増加が、もとの200円料金を基にした定期券・回数券利用者の減少分と併せても2倍以上となり、収入としては11.5%増につながる効果が生じている。

イ 路線の収益力

路線の収益力を示す、営業キロ当たり運輸収益及び乗車人員を見ると、表8のとおり、いずれも毎年度増加傾向で推移している。

(表8) 営業キロ当たり乗車人員・運輸収益

(単位：千人、百万円)

年度(平成)	14	15	16	17	18
営業キロ当たり乗車人員	6,081	6,426	6,517	6,603	6,923
営業キロ当たり運輸収益	357	375	397	419	440

ウ 計画(平成15年3月策定・中長期経営計画)との比較

平成15年3月に策定された「中長期経営計画」における運輸成績見込みと実績の比較は、表9のとおりである。平成16年度に15%程度の運賃改定を予定していたところ、実際には平均で5.3%にとどまったが、乗車人員の実績が計画を上回ったため、平成18年度の運輸収入は計画値の98%に達している。

(表9) 中長期経営計画と実績の比較

(単位：千人、百万円)

年度(平成)		15	16	17	18
乗車人員	計画(a)	36,506	36,526	37,111	38,522
	実績(b)	37,528	38,058	38,562	40,428
	差(b-a)	1,022	1,532	1,451	1,906
	計画達成率	102.8%	104.2%	103.9%	104.9%
運輸収益	計画(a)	5,879	6,771	6,894	7,187
	実績(b)	6,006	6,356	6,706	7,046
	差(b-a)	127	415	188	141
	計画達成率	102.2%	93.9%	97.3%	98.0%

(3) 関連事業実績

ア 関連事業の収益の推移

関連事業は、列車や駅を媒体とする広告及び売店等の構内営業である。

広告料、構内営業料のいずれも、表10のとおり、増加基調で推移している。広告料は、平成17年度に大幅に増加しているが、これは立川南駅付近の商業ビル「アレアレア」が平成17年4月に開業したため広告特需が発生したことによるものであり、平成18年度には減少している。この広告料の変動を除いては、表10のとおり、関連事業収益が軌道事業営業収益に占める比率はいずれの年度も大きな変化がない。

(表10) 軌道事業営業収益に対する割合

(単位：千円、%)

事項 年度 (平成)	金額・比率					対前年度増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
軌道事業 営業収益	5,892,676	6,176,173	6,538,087	6,929,985	7,266,151	4.8	5.9	6.0	4.9
広告料	108,920	102,702	107,148	135,659	122,979	5.7	4.3	26.6	9.3
対営業収 益比率	1.8	1.7	1.6	2.0	1.7	/			
構内 営業料	65,408	67,276	74,584	87,504	96,463	2.9	10.9	17.3	10.2
対営業収 益比率	1.1	1.1	1.1	1.3	1.3	/			
運輸雑収	174,624	170,618	182,362	224,020	219,973	2.3	6.9	22.8	1.8
対営業収 益比率	3.0	2.8	2.8	3.2	3.0	/			

イ 広告事業

主な車内広告の料金及び掲出率については表 1 1 のとおりである。平成 1 8 年度の掲出率は中吊りポスターが 2 3 . 2 %、窓上ポスターが 4 7 . 4 %となっている。

車内及び駅舎の広告事業の収入は表 1 2 のとおりであり、有料ラック等、新しい媒体の収入が増加している。特に会社が独自に新規開発した媒体である、駅名板広告が大幅に増加している。

代理店経由の販売については、会社が指定した広告代理店(1 9 社)が、広告主より発注を受ける窓口となり、発注のとりまとめ、媒体管理及び掲出作業は別途、広告代理店 1 社に委託している。広告主が支払う広告料の中から、窓口となった広告代理店ととりまとめを行う広告代理店の手数料を差し引いた、残り約 7 0 %相当分が会社の広告料収入となっている。

(表 1 1) 主な車内広告の料金及び掲出率

(単位：円、%)

種別	掲出場所	期間	時期	料金	掲出率	
					平成 1 7 年度	平成 1 8 年度
車内中吊り ポスター (130 枚)	/	2 日 (月火又は水木)	2・8 月以外	78,000	26.6	23.2
			2・8 月	70,000		
		3 日 (金土日)	2・8 月以外	62,000		
			2・8 月	56,000		
	7 日間	2・8 月以外	156,000			
		2・8 月	140,000			
京王線と セット	2 日・3 日		50,000			
	7 日間		90,000			
車内窓上 ポスター	全車	1 ヶ月	2・8 月以外	84,000	43.4	47.4
			2・8 月	75,600		
		6 ヶ月	(月額)	75,600		
	1 2 ヶ月	(月額)	67,200			
	中間車	1 ヶ月	2・8 月以外	42,000		
			2・8 月	37,800		
		6 ヶ月	(月額)	37,800		
1 2 ヶ月		(月額)	33,600			

(表12) 広告事業収入の推移

(単位：千円、%)

項目		平成 16年度	平成 17年度	対前年度 増減率	平成 18年度	対前年度 増減率
代理店経由	ボード広告	34,614	35,338	2.1	35,403	0.2
	駅名板広告(平成17年7月開始)	-	1,143	-	3,956	246.1
	ランマ広告(平成17年10月開始)	-	1,282	-	1,510	17.8
	駅貼ポスター	22,567	29,731	31.7	24,685	17.0
	車内中吊りポスター	12,882	15,220	18.1	12,214	19.8
	貸切車両広告(平成18年10月開始)	-	-	-	541	-
	車内窓上ポスター	10,836	10,625	1.9	11,527	8.5
	ステッカー	3,778	3,145	16.8	1,895	39.7
	駅頭キャンペーンその他	2,612	8,750	235.0	6,854	21.7
小計	87,289	102,809	17.8	92,578	10.0	
自社取扱	車体広告	9,676	13,406	38.5	9,625	28.2
	有料ラック	135	5,775	4,177.8	8,867	53.5
	その他	1,814	2,612	44.0	3,163	21.1
	小計	11,625	21,793	87.5	21,655	0.6
合計	98,914	124,602	26.0	114,233	8.3	

ウ 構内営業事業

平成18年度の構内営業の内訳、規模、収入は表13のとおりである。収入の内訳を見ると、飲料の自動販売機が半分以上を占めている。自動販売機については、飲料販売業者の設置需要が高い状況にあるので、業者の選定は、会社での広告を出すことを評価材料に組み入れたコンペティションにて行い、一層の収入の向上を図っている。

構内営業のうち、店舗事業の収入状況は表14のとおりである。平成18年度に、仮設店舗で雑貨等の販売を行う臨時店舗を積極的に展開し、臨時店舗からの収入は平成17年度の3倍強に増加している。

(表13) 構内営業の状況(平成18年度)

(単位：千円、%)

業種	種類	規模	金額	構内営業収入に 占める比率
店舗	固定店舗	12店舗	29,637	30.9
	臨時店舗	随時	5,352	5.6
コインロッカー		全駅	3,455	3.6
自動販売機(飲料)		83台	50,572	52.7
自動販売機・自動販売ブース	新聞	11駅	2,882	3.0
	テレホンカード	全駅		
	証明写真	7駅		
公衆電話		全駅	203	0.2
A T M		4駅	2,736	2.9
P H S アンテナ等		-	1,051	1.1
合計			95,888	100

(表14) 構内店舗における収入の状況

(単位：千円、%)

事業区分	平成18年度	平成17年度	増減額	増減率
構内店舗事業	34,989	30,829	4,160	13.5
固定店舗	29,637	29,288	349	1.2
臨時店舗	5,352	1,541	3,811	247.3

(4) 運送費

運送費は、表15のとおり、平成14年度の28億1,500万余円に対し平成18年度の25億3,400万余円へと、5年間で2億8,100万余円(10.0%)減少しているが、平成17年度より増加に転じている。

ア 修繕費

性質別に見ると、修繕費が平成17年度より増加している。目的別に見ると、線路保存費は平成17年度より、電路保存費は平成18年度に増加に転じているが、これも修繕費の増加によるものである。なお、車両保存費については、車両維持のほとんどを委託しているため、その分の人件費分は委託料として経費中の修繕費に含まれる。

平成18年度の運送費について性質別目的別に見ると、表16のとおり、電路保存費、車両保存費及び運輸費における修繕費の構成率が高くなっており、電路・車両・駅設備の維持に経費がかかることがわかる。

なお、輸送管理費が平成17年度から増加しているのは、予備車両として車両1編成のリースを始めたことによるものである。

(表15) 運送費の推移

(単位：百万円、%)

区分	金額					対前年度増減率			
	14	15	16	17	18	15	16	17	18
線路保存費	111	94	91	97	128	15.2	3.0	5.6	32.4
電路保存費	564	497	328	310	322	11.9	33.9	5.5	3.8
車両保存費	549	548	516	599	566	0.2	5.8	16.1	5.5
運転費	572	641	582	610	641	11.9	9.1	4.8	5.0
運輸費	818	782	684	663	664	4.4	12.6	3.1	0.2
保守管理費	118	104	82	69	66	12.2	20.9	15.6	4.7
輸送管理費	83	65	63	95	148	21.9	1.9	50.0	55.9
計	2,815	2,730	2,347	2,442	2,534	3.0	14.0	4.1	3.8
人件費	1,284	1,260	1,116	1,087	1,054	1.8	11.4	2.6	3.1
経費	1,532	1,470	1,231	1,356	1,481	4.0	16.2	10.1	9.2
修繕費	814	745	677	777	810	8.4	9.1	14.8	4.2
動力費	244	246	241	243	243	0.5	2.0	1.0	0.1
その他	474	479	313	335	428	1.2	34.6	6.9	27.8

(表16) 性質別・目的別運送費(平成18年度)

(単位:百万円、%)

事項		線路 保存費	電路 保存費	車両 保存費	運転費	運輸費	保守 管理費	輸送 管理費	合計
金額	運送費	128	322	566	641	664	66	148	2,534
	人件費	36	73	44	503	288	61	49	1,054
	経費	91	249	522	137	376	5	99	1,481
	修繕費	46	238	301	0	224	0	0	810
	動力費	0	0	149	94	0	0	0	243
	その他	45	12	72	43	152	5	99	428
構成比率	運送費	5.0	12.7	22.3	25.3	26.2	2.6	5.8	100
	人件費	1.4	2.9	1.8	19.9	11.3	2.4	1.9	41.6
	経費	3.6	9.8	20.6	5.4	14.8	0.2	3.9	58.4
	修繕費	1.8	9.4	11.9	0.0	8.8	0.0	0.0	32.0
	動力費	0.0	0.0	5.9	3.7	0.0	0.0	0.0	9.6
	その他	1.8	0.5	2.8	1.7	6.0	0.2	3.9	16.9

イ 人件費

人件費は、表15のとおり、平成14年度の12億8,400万余円から平成18年度の10億5,400万余円へと、5年間で2億3,000万余円(17.9%)減少している。これは、表17のとおり、一貫して職員数の削減に努めていることに加え、その構成においても、人件費の高い民間鉄道会社及び都からの派遣職員の数を減らし、常勤嘱託ないしは再雇用職員に振り替えたことによる。その結果、社外からの派遣社員以外の社員(固有社員等)の比率は、平成14年度の54.2%から平成18年度の66.8%へと上昇している。

また、人件費の目的別の推移を見ると、表18のとおり、運転費以外はいずれも減少している。表16において構成比率を見ると、運転費及び運輸費の人件費の構成比率が高くなっている。これは、運転費・運輸費に係る人件費の削減率が他の目より低くとどまったことによるものである。

(表17) 従業員の種別の推移

(単位:人、%)

年度(平成)	14	15	16	17	18
民鉄派遣社員	86	77	62	55	51
都派遣社員	12	12	10	10	10
固有社員	57	59	57	55	53
常勤嘱託・再雇用社員	59	58	72	72	70
合計	214	206	201	192	184
固有社員等比率 (+)/ ×100	54.2	56.8	64.2	66.1	66.8

(表18) 運送費中の目別人件費の推移

(単位：百万円、%)

年度(平成)	14	15	16	17	18		
					金額	対14年度 増減額	対14年度 増減率
線路保存費	46	43	39	46	36	10	21.6
電路保存費	110	104	100	81	73	37	33.8
車両保存費	108	111	97	82	44	64	59.0
運転費	474	502	464	475	503	29	6.1
運輸費	349	341	279	288	288	61	17.6
保守管理費	116	98	77	64	61	56	47.9
輸送管理費	80	60	58	51	49	31	38.8
人件費計	1,284	1,260	1,116	1,087	1,054	230	17.9

(5) 営業外収益及び営業外費用

営業外収益及び営業外費用は表19のとおりである。営業外費用は支払利息が大半を占めており、長期借入金の元本返済に従って減少している。

(表19) 営業外収益及び営業外費用

(単位：百万円)

年度(平成)	14	15	16	17	18
営業外収益	57	46	28	32	32
受取利息・割引料	1	0	0	0	3
有価証券利息	4	1	0	0	1
受取配当金	0	0	0	0	0
雑収入	53	44	28	32	28
営業外費用	1,691	1,427	1,307	1,219	1,187
支払利息・割引料	1,464	1,399	1,307	1,219	1,186
開業準備費償却	216	28	0	0	0
雑支出	12	0	0	1	1

7 財政状態

会社の財政状態は別表2比較貸借対照表のとおりである。

資産合計893億余円のうち、軌道事業に係る有形固定資産が857億余円と、約96%を占めており、その状況は表20のとおりである。車両に電力を供給する「電車線」等の構築物が188億余円であり、これにかかる減価償却費が10億余円、本社・駅舎等の建物が183億余円であり、これにかかる減価償却費が7億余円となっている。

これら資産の取得に要した財源のうち、負債について見ると、負債合計は930億余円であり、うち866億余円が長期借入金を主とした固定負債である。なお、短期借入金はすべて1年以内返済予定の長期借入金である。平成17年度から平成18年度にかけての借入金及び支払利息の状況は表21のとおりであり、平成18年度末の借入金残高は921億余円、同年度の支払利息は11億8千万余円となっている。

純資産は、資本金は205億余円、利益剰余金は242億余円の欠損となっており、37億余

円の債務超過となっている。

(表 20) 固定資産の状況 (平成 18 年度)

(単位：百万円、%)

科目	取得価額	減価償却額	減価償却累計額	期末残高	既償却率
建物	24,223	727	5,852	18,373	24.2
構築物	27,111	1,044	8,237	18,874	30.4
車両	13,550	556	5,421	8,129	40.0
機械装置	17,326	1,012	7,895	9,431	45.6
工具・器具・備品	896	32	233	663	26.0
小計	83,106	3,372	27,638	55,468	33.3
土地	30,132	-	-	30,132	-
計	166,212	3,372	27,638	85,602	-

(表 21) 借入金及び支払利息の状況

(単位：千円)

項目	平成 18 年度末	平成 18 年度		平成 17 年度末	増 () 減
	残高 (A)	増加	減少	残高 (B)	(A - B)
借入金	92,102,700	0	4,827,600	96,930,300	4,827,600
項目	平成 18 年度		平成 17 年度		増 () 減
	(C)		(D)		(C - D)
支払利息	1,186,047		1,218,741		32,694

8 資金の状況

今後の資金収支について見ると、最も大きな資金需要である借入金の償還状況は、表 22 のとおり、元本返済のための資金が平成 21 年度まで 48 億余円、平成 22 年以降は 76 億円を超える額が必要となっている。

一方、平成 19 年度末の期末資金残高は表 23 のとおり、13 億余円となっている。したがって、平成 20 年度に元本返済のための資金 48 億余円を得るためには、約 35 億円の償却前損益を確保することが必要である。しかし、償却前損益は平成 18 年度末の実績及び平成 19 年度末の見込みにおいて、いずれも 30 億余円となっている。平成 20 年度においても償却前損益の大幅な改善は見込めないことから、同年度中に資金が不足することが予測される。

(表22) 借入金の償還状況等(平成18年度末現在)

(単位:百万円)

区 分	借入額	既償還額	平成18年度末残高	償還予定額					償還期間 (年度)
				平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度	
無利子	44,700	5,220	39,480	776	776	776	3,626	3,688	
東京都	27,500	0	27,500	0	0	0	2,750	2,750	22~31
沿線5市	7,500	0	7,500	0	0	0	100	250	22~35
日本政策投資銀行	9,700	5,220	4,480	776	776	776	776	688	~26
有利子(注)	87,300	34,677	52,623	4,051	4,051	4,051	4,051	4,080	
日本政策投資銀行	38,800	15,323	23,477	1,513	1,513	1,513	1,513	1,542	~34
市中金融機関	48,500	19,354	29,146	2,538	2,538	2,538	2,538	2,538	~31
元本返済額合計	132,000	39,897	92,103	4,827	4,827	4,827	7,677	7,768	

(注) 有利子の借入金のうち、日本政策投資銀行は固定利率、市中金融機関は変動利率である。

(表23) 資金状況見込み

(単位:百万円)

区分		平成18年度実績	平成19年度決算見込 (中間決算時)
収益	運輸収入	7,046	7,177
	運輸雑収	220	229
	その他収入	35	37
	計	7,301	7,443
費用	人件費	1,201	1,221
	経費	1,617	1,794
	公租公課	222	208
	支払利息	1,186	1,173
	減価償却費	3,452	3,411
	計	7,678	7,808
償却前損益		3,075	3,046
資金需要	設備投資	1,782	257
	借入金元本返済	4,828	4,828
	計	6,610	5,085
未収金等調整		169	64
資金過不足		3,704	2,102
期末資金残高		3,414	1,312

(別表1) 比較損益計算書

(単位：円、%)

	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C=A-B)	率 (C/B×100)
1 営業収益	7,266,151,548	6,929,984,635	336,166,913	4.9
運輸収入	7,046,178,407	6,705,964,619	340,213,788	5.1
運輸雑収	219,973,141	224,020,016	4,046,875	1.8
2 営業費	6,490,770,149	6,357,869,339	132,900,810	2.1
運送費	2,672,961,975	2,548,397,661	124,564,314	4.9
一般管理費	143,785,678	157,520,482	13,734,804	8.7
諸税	222,206,350	174,677,800	47,528,550	27.2
減価償却費	3,451,816,146	3,477,273,396	25,457,250	0.7
3 営業利益	775,381,399	572,115,296	203,266,103	35.5
4 営業外収益	34,956,912	32,120,391	2,836,521	8.8
受取利息及び配当金	3,493,173	93,522	3,399,651	-
受託手数料	9,060,002	7,246,318	1,813,684	25.0
雑収入	22,403,737	24,780,551	2,376,814	9.6
5 営業外費用	1,186,983,654	1,219,274,242	32,290,588	2.6
支払利息	1,186,047,849	1,218,741,710	32,693,861	2.7
雑支出	935,805	532,532	403,273	75.7
6 経常損失	376,645,343	615,038,555	238,393,212	38.8
7 特別損失	1,048,020,723	139,892,409	908,128,314	649.2
8 税引前当期損失	1,424,666,066	754,930,964	669,735,102	88.7
9 住民税	4,620,000	4,620,000	0	0
10 当期損失	1,429,286,066	759,550,964	669,735,102	88.2

(別表2) 比較貸借対照表

(単位: 円、%)

	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C=A-B)	率 (C/B×100)
流動資産	3,660,879,138	7,304,411,167	3,643,532,029	49.9
現金預金	2,414,456,638	6,118,028,263	3,703,571,625	60.5
有価証券	999,777,500	1,000,117,671	340,171	0.0
貯蔵品	71,340,905	65,519,450	5,821,455	8.9
前払費用	7,566,684	5,851,135	1,715,549	29.3
未収金	141,412,308	114,211,091	27,201,217	23.8
未収消費税	25,063,499	0	25,063,499	-
その他流動資産	1,261,604	683,557	578,047	84.6
固定資産	85,703,530,357	88,389,899,178	2,686,368,821	3.0
有形固定資産	85,602,439,461	88,299,037,483	2,696,598,022	3.1
土地	30,131,939,102	30,131,939,102	0	0
建物	18,372,630,189	19,096,977,921	724,347,732	3.8
構築物	18,874,133,738	19,917,693,537	1,043,559,799	5.2
車両運搬具	8,128,980,036	8,604,440,975	475,460,939	5.5
機械装置	9,431,207,670	10,208,038,431	776,830,761	7.6
工具器具備品	662,748,726	221,654,187	441,094,539	199.0
建設仮勘定	800,000	118,293,330	117,493,330	99.3
無形固定資産	67,901,584	49,839,273	18,062,311	36.2
電話加入権	3,276,000	3,276,000	0	0
ソフトウェア	64,625,584	33,040,273	31,585,311	95.6
ソフトウェア仮勘定	0	13,523,000	13,523,000	100
投資等	33,189,312	41,022,422	7,833,110	19.1
出資金	50,000	50,000	0	0
保証金	50,000	50,000	0	0
長期前払費用	33,089,312	40,922,422	7,833,110	19.1
資産合計	89,364,409,495	95,694,310,345	6,329,900,850	6.6

(別表2 - 2)

(単位：円、%)

	平成18年度	平成17年度	増()減	
	金額 (A)	金額 (B)	金額 (C=A-B)	率 (C/B×100)
流動負債	6,364,922,570	6,504,489,898	139,567,328	2.1
短期借入金	5,472,400,000	5,528,000,000	55,600,000	1.0
未払金	111,880,205	221,748,456	109,868,251	49.5
未払費用	394,906,993	324,571,117	70,335,876	21.7
未払住民税	4,620,000	4,620,000	0	0
未払事業税	8,611,500	13,000,000	4,388,500	33.8
未払消費税	0	54,161,479	54,161,479	100
預り金	10,246,670	12,047,920	1,801,250	15.0
前受運賃	337,234,402	319,470,126	17,764,276	5.6
預り保証金	21,520,000	21,520,000	0	0
前受収益	2,190,300	4,038,300	1,848,000	45.8
その他の流動負債	1,312,500	1,312,500	0	0
固定負債	86,708,215,357	91,469,262,813	4,761,047,456	5.2
長期借入金	86,630,300,000	91,402,300,000	4,772,000,000	5.2
退職給付引当金	77,915,357	66,962,813	10,952,544	16.4
負債合計	93,073,137,927	97,973,752,711	4,900,614,784	5.0
資本金	20,539,000,000	20,539,000,000	0	0
利益剰余金	24,247,728,432	22,818,442,366	1,429,286,066	6.3
当期末処理損失	24,247,728,432	22,818,442,366	1,429,286,066	6.3
うち当期損失	1,429,286,066	759,550,964	669,735,102	88.2
純資産合計	3,708,728,432	2,279,442,366	1,429,286,066	62.7
負債純資産合計	89,364,409,495	95,694,310,345	6,329,900,850	6.6

(注) 純資産の平成17年度欄は資本の部に計上されていたものである。

(別表3) 株主資本等変動計算書

(単位:千円)

	株主資本			純資産合計
	資本金	利益剰余金	株主資本合計	
		その他利益剰余金 繰越利益剰余金		
平成17年度末残高	20,539,000	22,818,442	2,279,442	2,279,442
当期変動額				
当期純損失		1,429,286	1,429,286	1,429,286
当期変動額合計		1,429,286	1,429,286	1,429,286
平成18年度末残高	20,539,000	24,247,728	3,708,728	3,708,728