

株式売出届出目論見書

2024年9月



東京地下鉄株式会社

1 この届出目論見書により行うブックビルディング方式による株式255,640,000千円(見込額)の売出しについては、当社は金融商品取引法第5条により有価証券届出書を2024年9月20日に関東財務局長に提出しておりますが、その届出の効力は生じておりません。

したがって、売出しの売出価格等については今後訂正が行われます。

なお、その他の記載内容についても訂正されることがあります。

2 この届出目論見書は、上記の有価証券届出書に記載されている内容のうち「第三部 特別情報」を除いた内容と同一のものであります。

株式売出届出目論見書



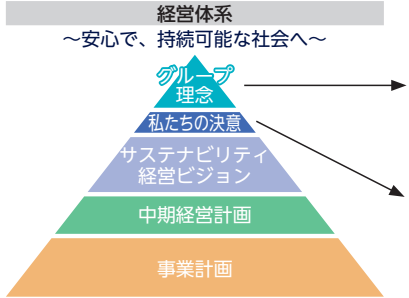
東京地下鉄株式会社

東京都台東区東上野三丁目19番6号



東京メトログループの歩み・理念

当社グループの歩みは、1920年、東京地下鉄道株式会社の創立から始まりました。1927年に東洋初の地下鉄を開業、1941年には帝都高速度交通営団となり、20世紀後半の東京の発展を地下鉄ネットワークの拡充という点から支えてきました。2004年には、現在の東京地下鉄株式会社（東京メトロ）として新たなスタートを切り、2024年に20周年を迎えました。



【グループ理念】

「東京を走らせる力」

私たち東京メトログループは、鉄道事業を中心とした事業展開を図ることで、首都東京の都市機能を支え、都市としての魅力と活力を引き出すとともに、優れた技術力と創造力により、安全・安心で快適なより良いサービスを提供し、東京に集う人々の活き活きとした毎日に貢献します。

【私たちの決意】

私たちは、お客様の安全を第一に、たゆみなき「安全」の追求とお客様視点に立った質の高い「サービス」の提供によって、すべてのお客様に「安心」をお届けすることを使命とし、より一層取り組んでまいります。

当社グループの主な事業内容

運輸業

東京都区部を中心に、9路線からなる地下鉄ネットワークを保有し、鉄道の運行及び運営並びに鉄道施設等の保守管理を行っています。



G 銀座線
(浅草～渋谷間)
14.2キロ



M 丸ノ内線
(池袋～荻窪間)
24.2キロ
(中野坂上～方南町間)
3.2キロ



H 日比谷線
(北千住～中目黒間)
20.3キロ



T 東西線
(中野～西船橋間)
30.8キロ



C 千代田線
(北綾瀬～代々木上原間)
24.0キロ



Y 有楽町線
(和光市～新木場間)
28.3キロ



Z 半蔵門線
(渋谷～押上(スカイツリー前)間)
16.8キロ



N 南北線
(目黒～赤羽岩淵間)
21.3キロ



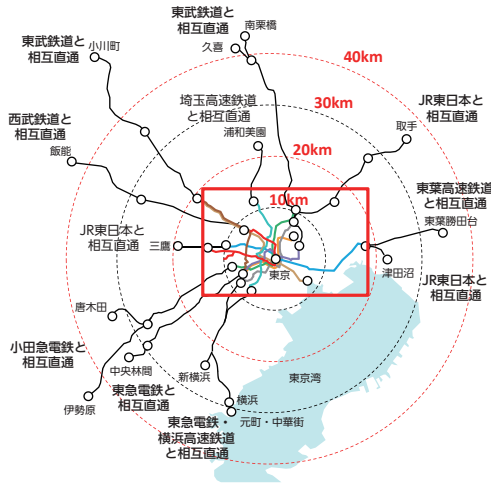
F 副都心線
(小竹向原～渋谷間)
11.9キロ



(注) 運行区間：和光市～渋谷間20.2キロ

首都圏鉄道ネットワークの中核

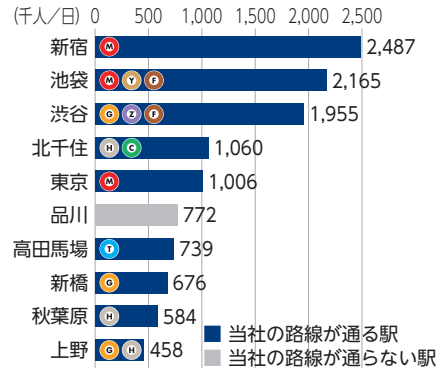
当社は、鉄道各社との直通運転により、郊外から都心への移動の結節点として、首都東京の都市機能を支えています。定時性・安全性の高い、信頼感のある鉄道ネットワークを構築しています。



営業キロ	195.0キロ (相互直通運転区間を含め556.6キロ)
駅数	180駅
車両数	2,724両
輸送人員数 ¹	1日平均652万人 (2023年度)
平日1日の運行列車本数 ²	5,309本

- (注) 1 輸送人員数は2023年度における年間累計の輸送人員数を年間の日数で除して算出
 2 ダイヤ上の運行本数の合計 (回送列車を除く)
 3 営業キロ、駅数、車両数及び平日1日の運行列車本数は2023年度末時点の数値を記載

東京都 駅別利用者数トップ10 (2022年度)



出所：国土交通省統計データ
 (注) 全事業者の同名駅の合計値

主要駅の網羅性

当社の路線は東京の1日当たり利用者数上位10駅のうち9駅をカバーしています (品川駅には南北線が延伸予定)。

短距離・大量輸送による効率的な事業モデル

当社は、1日平均652万人(2023年度)のおお客様にご利用いただいております。都心部での短距離・大量輸送を提供する輸送効率性の高さが特徴です。

不動産事業

鉄道事業とのシナジー効果が発揮できる事業展開を基本とし、当社路線の沿線において、渋谷マークシティなど、オフィスビルやホテルを中心とした不動産の賃貸を行っています。



渋谷マークシティ
 延床面積：138,620m²
 共同開発者：東急、京王電鉄



渋谷ヒカリエ
 延床面積：144,545m²
 共同開発者：東急他



東急プラザ原宿「ハラカド」
 延床面積：19,940m²
 共同開発者：東急不動産



新宿駅西口地区開発計画イメージ
 (2029年度竣工予定)
 延床面積：251,000m²
 共同開発者：小田急電鉄、東急不動産

流通・広告事業

当社資産などを活用し、当社路線の駅においてEchikaなどの商業施設の運営を行う流通事業、主として駅構内や車両内の広告を取り扱う広告事業、光ファイバーの賃貸などを行う情報通信事業などを行っています。



Echika表参道



渋谷駅構内における
 広告展開



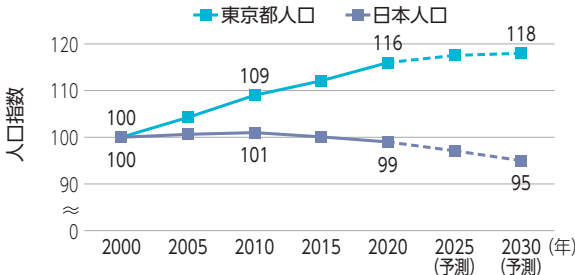
浦安駅高架下商業施設イメージ
 (2024年度開業予定)

(注) 将来の見通しに関する記述には、別段の記載がない限り本書の日付現在における当社グループが入手可能な情報並びに当社の計画及び見込みに基づいた当社グループの想定、将来の見通し及び推測が含まれますが、これらが達成される保証はありません。

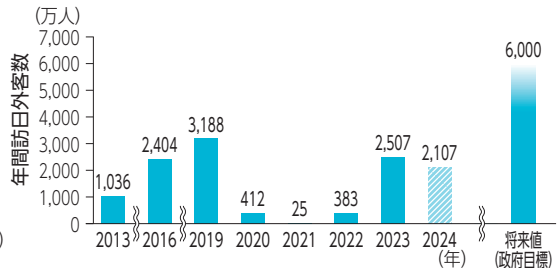
当社の事業基盤

当社が事業基盤とする東京は、2030年まで安定的な人口増加、インバウンドによる観光需要の増加等、人流の拡大が今後も見込まれます。

東京都人口指数の推移¹



年間訪日外客数の推移 (国内全体)²

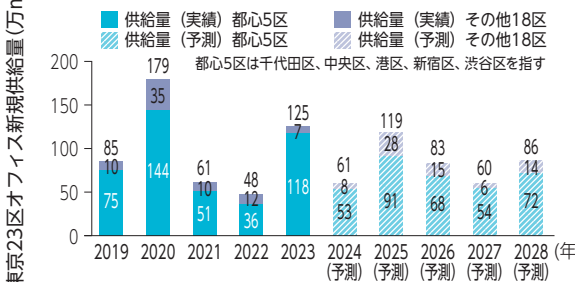


- (注) 1 2000年時点の人口を100としたときの各人口指数の推移。東京都政策企画局「『未来の東京』戦略」、東京都の統計「東京都の人口」、e-Stat「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」を参照。
 2 実績値は日本政府観光局「訪日外客統計」、2024年の年間訪日外客数は2024年7月時点累計人数、将来値は国土交通省「明日の日本を支える観光ビジョン」における2030年の政府目標6,000万人を参照。

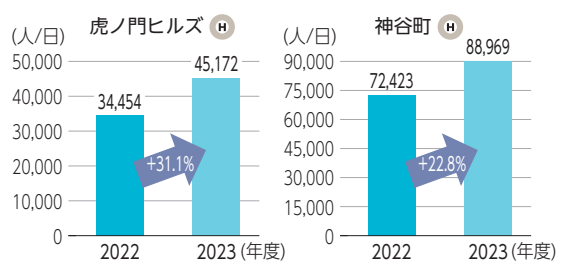
東京中心部での再開発

東京中心部では複数の大規模複合施設の再開発プロジェクトが継続的に計画されています。2023年度には、全面開業した虎ノ門ヒルズ等の影響で、近隣の当社駅の乗降人員数の増加が見られました。

東京23区の大規模オフィスビル供給量の動向³



開業前後における駅別乗降人員数 (1日平均)⁴

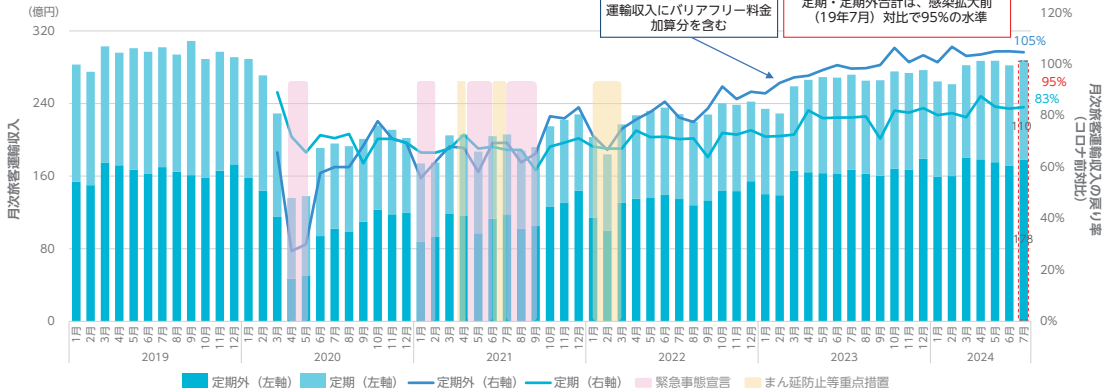


- 3 森ビル株式会社「東京23区の大規模オフィスビル市場動向調査2024」を参照。各年度に竣工した大規模オフィスビル(事務所延床面積10,000m²以上のオフィスビル)(自社ビルを含む)のうち、店舗、住宅、ホテル等の事務所以外の用途を除いた事務所部分の延床面積(グロス)を集計。
 4 国土交通省HPより作成。虎ノ門ヒルズ駅は虎ノ門ヒルズの最寄り駅、神谷町駅は麻布台ヒルズの最寄り駅。

旅客運輸収入の推移

旅客運輸収入は、テレワークの定着等の影響はあるものの、インバウンド等のご利用増もあり回復傾向にあります。足許の2024年7月の旅客運輸収入は、コロナ前と比較して95%となりました⁵。

月次旅客運輸収入の推移

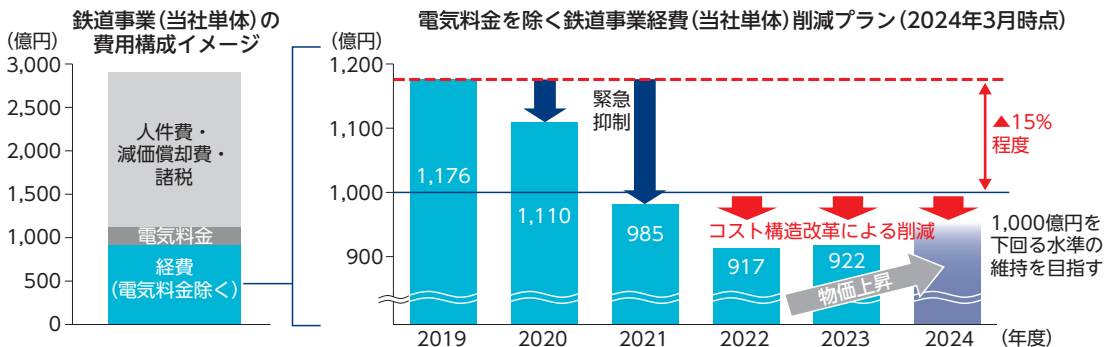


- 5 コロナ前は2019年2月から2020年1月の期間を想定し、同月を比較。2023年3月18日から旅客運輸収入にバリアフリー料金加算分が含まれます。

鉄道事業における取組み

コスト構造改革による固定費の削減

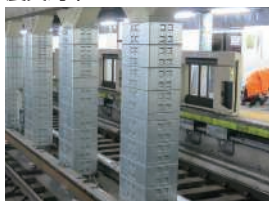
コロナ禍に実施した緊急抑制の成果を活かしつつ、引き続き設備の状態等を踏まえた検査・更新周期等の見直し等を実施していきます。今後、物価上昇が見込まれる中でも、電気料金を除く鉄道事業経費（当社単体）は、1,000億円を下回る水準（2019年度比▲15%程度）の維持を目指します。



(注) 1 費用構成イメージは2023年度がベース
2 単位未満切捨て。2019年度～2023年度については実績値を記載

さらなる安全・利便性の向上に向けた設備投資

震災対策



トンネル中柱補強

大規模浸水対策



浸水対策前



浸水対策後

バリアフリー設備整備



ホームドア

新たなお出かけ機会の創出・インバウンド戦略の推進

目的地と連動した移動価値

沿線施設との連携

企画乗車券 + 観光施設 / 体験メニュー



乗車 + 沿線商業施設、
乗車 + ワークスペース、
「東京まちめぐりクーポン」、
「ものみゆさんくーぼん」、
謎解きイベント等

他サービスと連携した移動価値

東京メトロmy!アプリ

他の移動手段との連携

- 観光バス
 - クルージング
 - 人力車
- (2024年7月時点)

おでかけ情報の入手

目的地周辺スポットの
おでかけ情報を表示
(2023年3月導入)

頻度に応じた移動価値

メトポの活用

ランク制度
(2023年3月導入)



メトポと
To Me CARDの
メトロポイント統合
(2024年4月実施)

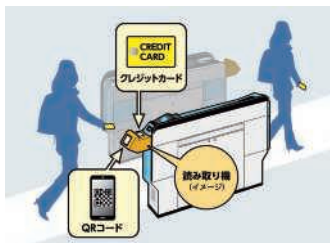


休日メトロ放題
(2023年11月開始)



新たな乗車サービスの展開

クレジットカードのタッチ決済及びQRコードを活用した乗車サービスの実証実験を開始予定です。



3 QRコードは(株)デンソーウェーブの登録商標です。

インバウンド戦略の推進

交通・観光プラットフォーム事業者であるリンクティビティ株式会社と資本業務提携を実施しました(2024年3月)。企画乗車券の販売増強、インバウンド向け新商品の開発を推進します。



有楽町線・南北線の延伸

有楽町線・南北線の延伸とその事業運営は、未来への成長戦略です。十分な公的支援のもとに、2030年代半ばの開業を目指し、建設を進めていきます。

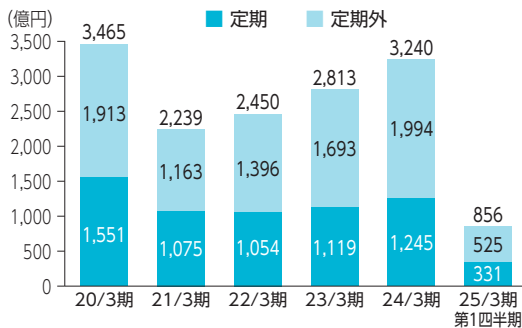
	有楽町線延伸	南北線延伸
路線概要	<ul style="list-style-type: none"> 建設キロ：4.8km 経由地：豊洲～東陽町～住吉 開業目標：2030年代半ば 	<ul style="list-style-type: none"> 建設キロ：2.5km 経由地：品川～白金高輪 開業目標：2030年代半ば
意義・効果	<ul style="list-style-type: none"> 観光拠点とのアクセス向上やまちづくりへの効果を期待 東西線の混雑緩和への寄与 	<ul style="list-style-type: none"> 品川駅での複数の他路線と接続 品川駅や羽田空港へのアクセス向上等に寄与
輸送人員予測	<ul style="list-style-type: none"> 30.3万人/日 (需要定着年次2040年度) 	<ul style="list-style-type: none"> 15.4万人/日 (需要定着年次2040年度)
資金スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 地下高速鉄道整備事業費補助 (国・自治体) 都市鉄道融資 (鉄道・運輸機構) 	



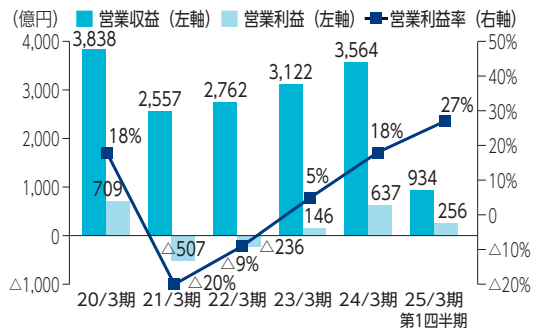
(注) 新線の駅名は仮称

主要な経営指標

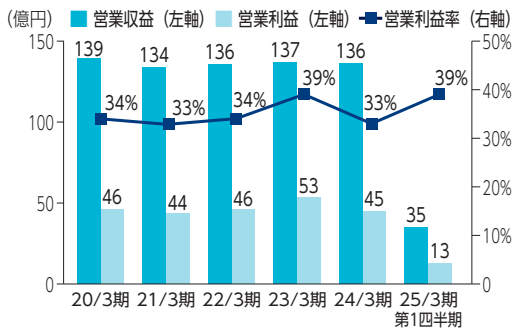
旅客運輸収入 (定期・定期外)



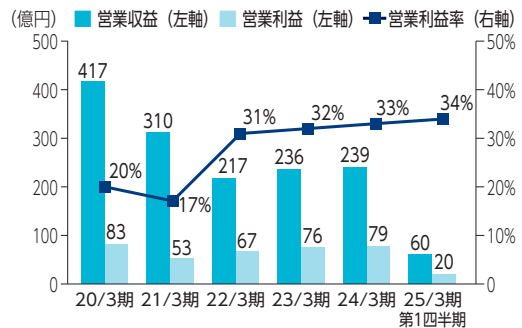
運輸業の営業収益・営業利益・営業利益率



不動産事業の営業収益・営業利益・営業利益率

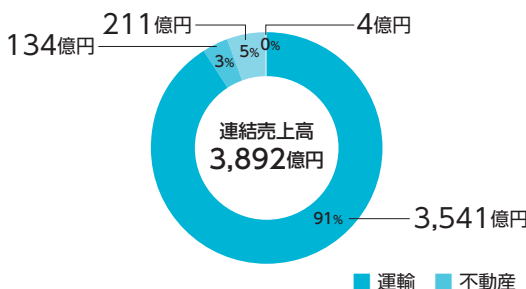


流通・広告事業の営業収益・営業利益・営業利益率

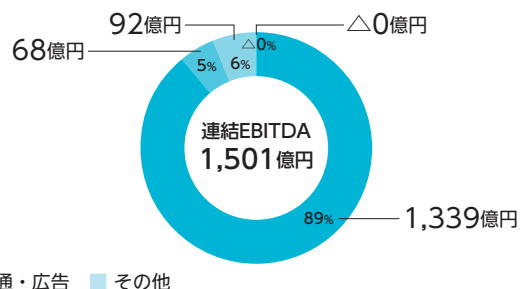


- (注) 1 単位未満切捨て
 2 セグメント毎の営業収益はセグメント間の内部営業収益又は振替高を含めた金額
 3 セグメント毎の営業利益又は営業損失(△)は、セグメント間の取引消去前の金額
 4 セグメント毎の営業利益率は、セグメント毎の営業利益又は営業損失(△)をセグメント毎の営業収益で除して算出(小数点以下第1位を四捨五入)
 5 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を22/3期の期首から適用

セグメント別外部営業収益 (2024年3月期)



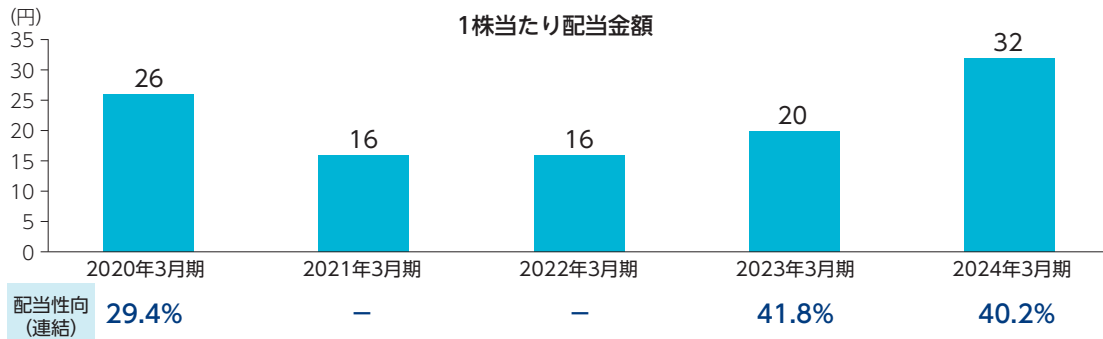
セグメント別EBITDA (2024年3月期)



- 6 単位未満切捨て
 7 セグメント別の外部営業収益は、セグメント間の取引消去後の金額
 8 連結EBITDA = 営業利益又は営業損失(△) + 減価償却費により算出
 9 各セグメントのセグメントEBITDA比率 = セグメント別EBITDA ÷ セグメント別EBITDAの合計 (小数点以下第1位を四捨五入)

配当政策

当社は、東京都区部及びその周辺において、公共性の高い地下鉄事業を中心に事業展開を行っており、長期にわたる安定的な経営基盤の確保・強化に努めるとともに、連結配当性向40%以上の分配を目指し、継続的かつ安定的な配当を行うことを基本方針とします。



(注) 1 2021年3月期及び2022年3月期は親会社株主に帰属する当期純利益がマイナスとなったため、配当性向は算出していません。

2 上記の基本方針は、2025年3月期以降の各事業年度において、上記の配当性向による剰余金の配当等が行われることを保証するものではありません。また、東京地下鉄株式会社法に基づき、剰余金の配当その他の剰余金の処分の決議は、国土交通大臣の認可を受けなければその効力を生じません。

株主優待制度

1. 株主優待乗車証

- 年2回、3月31日時点及び9月30日時点の株主に対し、所有株式数に応じて、全線きっぷ（片道1回限り）又は全線定期乗車証を発行

発行基準		乗車証の種類	発行枚数	
所有株式数			3月末 (基準日)	9月末 (基準日)
200株以上	400株未満	全線きっぷ (片道1回限り)	3枚	3枚
400株以上	600株未満		6枚	6枚
600株以上	800株未満		9枚	9枚
800株以上	1,000株未満		12枚	12枚
1,000株以上	3,000株未満		15枚	15枚
3,000株以上	5,000株未満		45枚	45枚
5,000株以上	10,000株未満		75枚	75枚
10,000株以上		全線定期乗車証	1枚	1枚



2. その他の株主優待内容

- 年1回、3月31日時点で200株以上を所有している株主に、当社関連施設の各種優待券を発行

○ECサイト「メトロの缶詰」300円引きクーポン券1枚
(3,000円以上お買い上げの際、1年間何度でも利用可能)

○「地下鉄博物館」無料招待券5枚

○「そば処めとろ庵」かき揚げトッピング無料券
(350円以上ご利用の方に限る) 3枚

○ゴルフ練習場「メトログリーン東陽町」入場無料券
(平日限定) 5枚



業績等の推移

主要な経営指標等の推移

回次		第16期	第17期	第18期	第19期	第20期	第21期第1四半期
決算年月		2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月	2024年3月	2024年6月
(1) 連結経営指標等							
営業収益	(百万円)	433,147	295,729	306,904	345,370	389,267	101,950
経常利益又は経常損失(△)	(百万円)	74,910	△47,689	△20,497	19,694	65,866	26,290
親会社株主に帰属する当期(四半期)純利益 又は親会社株主に帰属する当期純損失(△)	(百万円)	51,391	△52,927	△13,397	27,771	46,262	18,064
包括利益	(百万円)	46,233	△50,617	△15,447	24,279	46,671	17,695
純資産額	(百万円)	710,106	644,412	618,360	633,344	668,395	667,498
総資産額	(百万円)	1,734,788	1,762,461	1,812,967	2,002,821	2,022,524	1,998,472
1株当たり純資産額	(円)	1,222.21	1,109.14	1,064.30	1,090.09	1,150.42	-
1株当たり当期(四半期)純利益金額 又は1株当たり当期純損失金額(△)	(円)	88.45	△91.10	△23.06	47.80	79.63	31.09
潜在株式調整後1株当たり当期(四半期)純利益金額	(円)	-	-	-	-	-	-
自己資本比率	(%)	40.9	36.6	34.1	31.6	33.0	33.4
自己資本利益率	(%)	7.4	△7.8	△2.1	4.4	7.1	-
株価収益率	(倍)	-	-	-	-	-	-
営業活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	136,626	11,622	83,295	88,177	135,066	-
投資活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	△165,822	△137,831	△99,500	△269,674	△100,230	-
財務活動によるキャッシュ・フロー	(百万円)	25,326	131,486	57,049	158,814	△33,153	-
現金及び現金同等物の期末残高	(百万円)	65,542	70,820	111,664	88,982	90,665	-
従業員数 (外、平均臨時雇用者数)	(名)	11,742 (2,672)	11,818 (2,347)	11,794 (1,941)	11,571 (1,908)	11,390 (1,809)	-
(2) 提出会社の経営指標等							
営業収益	(百万円)	397,430	269,670	289,953	327,042	370,420	-
経常利益又は経常損失(△)	(百万円)	69,354	△49,161	△24,042	16,431	63,361	-
当期純利益又は当期純損失(△)	(百万円)	49,093	△51,595	△15,029	26,614	45,809	-
資本金	(百万円)	58,100	58,100	58,100	58,100	58,100	-
発行済株式総数	(株)	581,000,000	581,000,000	581,000,000	581,000,000	581,000,000	-
純資産額	(百万円)	673,543	606,944	581,226	598,631	632,803	-
総資産額	(百万円)	1,712,725	1,738,989	1,792,110	1,984,503	1,998,122	-
1株当たり純資産額	(円)	1,159.28	1,044.65	1,000.39	1,030.35	1,089.16	-
1株当たり配当額 (1株当たり中間配当額)	(円)	26 (-)	16 (-)	16 (-)	20 (-)	32 (-)	-
1株当たり当期純利益金額 又は1株当たり当期純損失金額(△)	(円)	84.50	△88.81	△25.87	45.81	78.85	-
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額	(円)	-	-	-	-	-	-
自己資本比率	(%)	39.3	34.9	32.4	30.2	31.7	-
自己資本利益率	(%)	7.5	△8.1	△2.5	4.5	7.4	-
株価収益率	(倍)	-	-	-	-	-	-
配当性向	(%)	30.8	-	-	43.7	40.6	-
従業員数	(名)	9,865	9,881	9,880	9,721	9,551	-

(注) 1 キャッシュ・フローに関する数値の△は、現金及び現金同等物の流出を示しています。

2 第16期、第19期、第20期及び第21期第1四半期の潜在株式調整後1株当たり当期(四半期)純利益金額については、潜在株式がないため、記載していません。第17期及び第18期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、1株当たり当期純損失金額であり、また、潜在株式がないため、記載していません。

3 株価収益率については、当社株式が非上場であるため、記載していません。

4 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を第18期の期首から適用しており、第18期以降に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を適用した後の指標等となっています。

5 第17期及び第18期については、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、旅客人員の減少により、経常損失及び親会社株主に帰属する当期純損失を計上しており、包括利益がマイナスとなっています。

6 第16期から第20期の投資活動によるキャッシュ・フローがマイナスになっているのは、固定資産の取得による支出によるものです。

7 第20期の財務活動によるキャッシュ・フローがマイナスになっているのは、社債の償還による支出によるものです。

8 従業員数は就業人員であり、臨時従業員数は()内に各連結会計年度の平均人員を外数で記載しています。

9 第17期及び第18期の配当性向については、当期純損失のため、記載していません。

目 次

	頁
【表紙】	1
第一部 【証券情報】	2
第1 【募集要項】	2
第2 【売出要項】	3
1 【売出株式】	3
2 【売出しの条件】	4
【募集又は売出しに関する特別記載事項】	7
第二部 【企業情報】	8
第1 【企業の概況】	8
1 【主要な経営指標等の推移】	8
2 【沿革】	10
3 【事業の内容】	13
4 【関係会社の状況】	17
5 【従業員の状況】	19
第2 【事業の状況】	21
1 【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】	21
2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】	29
3 【事業等のリスク】	38
4 【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】	44
5 【経営上の重要な契約等】	55
6 【研究開発活動】	55
第3 【設備の状況】	56
1 【設備投資等の概要】	56
2 【主要な設備の状況】	57
3 【設備の新設、除却等の計画】	61
第4 【提出会社の状況】	62
1 【株式等の状況】	62
2 【自己株式の取得等の状況】	64
3 【配当政策】	64
4 【コーポレート・ガバナンスの状況等】	65
第5 【経理の状況】	81
1 【連結財務諸表等】	82
2 【財務諸表等】	131

	頁
第6 【提出会社の株式事務の概要】	154
第7 【提出会社の参考情報】	156
1 【提出会社の親会社等の情報】	156
2 【その他の参考情報】	156
第四部 【株式公開情報】	157
第1 【特別利害関係者等の株式等の移動状況】	157
第2 【第三者割当等の概況】	157
第3 【株主の状況】	157
監査報告書	巻末

【表紙】

【提出書類】	有価証券届出書
【提出先】	関東財務局長
【提出日】	2024年9月20日
【会社名】	東京地下鉄株式会社
【英訳名】	Tokyo Metro Co., Ltd.
【代表者の役職氏名】	代表取締役社長 山 村 明 義
【本店の所在の場所】	東京都台東区東上野三丁目19番6号
【電話番号】	03 (3837) 7022
【事務連絡者氏名】	I R室長 市 川 裕 信
【最寄りの連絡場所】	東京都台東区東上野三丁目19番6号
【電話番号】	03 (3837) 7022
【事務連絡者氏名】	I R室長 市 川 裕 信
【届出の対象とした売出有価証券の種類】	株式
【届出の対象とした売出金額】	ブックビルディング方式による売出し 255,640,000,000円 (注) 売出金額は、有価証券届出書提出時における見込額であります。
【縦覧に供する場所】	該当事項はありません。

第一部 【証券情報】

第 1 【募集要項】

該当事項はありません。

第2 【売出要項】

1 【売出株式】

2024年10月15日に決定される予定の売出価格にて、当社と元引受契約を締結する予定の下記「2 売出しの条件(2) ブックビルディング方式」に記載の金融商品取引業者(以下「第2 売出要項」において「引受人」といいます。)は、下記売出人から買取引受けを行い、当該売出価格で売出し(以下「国内売出し」といいます。)を行います。引受人は株式受渡期日に売出価格の総額を売出人に支払います。売出人は、引受人に対して2024年10月15日に決定される額の引受手数料を支払うものとします。

なお、国内売出しは、株式会社東京証券取引所(以下「取引所」といいます。)の定める「有価証券上場規程施行規則」第246条に規定するブックビルディング方式(株式の取得の申込みの勧誘時において売出価格に係る仮条件を投資家に提示し、株式に係る投資家の需要状況を把握した上で売出価格を決定する方法をいいます。)により決定される価格で行われます。

種類	売出数(株)		売出価額の総額(円)	売出しに係る株式の所有者の住所及び氏名又は名称
—	入札方式のうち入札による売出し	—	—	—
—	入札方式のうち入札によらない売出し	—	—	—
普通株式	ブックビルディング方式	232,400,000	255,640,000,000	東京都千代田区霞が関三丁目1番1号 財務大臣 124,137,268株 東京都新宿区西新宿二丁目8番1号 東京都 108,262,732株
計(総売出株式)	—	232,400,000	255,640,000,000	—

- (注) 1. 上場前の売出しを行うに際しての手続き等は、取引所の定める「有価証券上場規程施行規則」により規定されております。
2. 売出価額の総額は、有価証券届出書提出時における想定売出価格(1,100円)で算出した見込額であります。
3. 国内売出しと同時に、当社普通株式の海外市場における売出し(以下「海外売出し」といいます。)が行われる予定であります。国内売出し及び海外売出しの総売出株式数は290,500,000株の予定であります。総売出株式数は変更される可能性があり、その場合、2024年10月7日に変更される予定であります。総売出株式数の内訳は国内売出し232,400,000株、海外売出し58,100,000株の予定であります。需要状況等を勘案の上、売出価格決定日(2024年10月15日)に決定される予定であります。また、国内売出し及び海外売出しにおいて国内及び海外のそれぞれの市場における需要状況に見合った販売を行うために、国内の引受団に当初割当てられた当社普通株式の一部が、海外の引受団に売却されることがあります。
4. 海外売出しは、海外市場(ただし、米国においては1933年米国証券法に基づくルール144Aに従った適格機関投資家に対する販売のみとします。)で行われる予定であります。海外売出しの詳細は、下記「募集又は売出しに関する特別記載事項 2. 海外売出しについて」をご参照ください。
5. 国内売出し及び海外売出し(以下「グローバル・オフERING」と総称します。)に関連して、ロックアップに関する合意がなされる予定であります。その内容につきましては、下記「募集又は売出しに関する特別記載事項 3. ロックアップについて」をご参照ください。
6. グローバル・オフERINGのジョイント・グローバル・コーディネーターは、野村証券株式会社、みずほ証券株式会社及びゴールドマン・サックス証券株式会社であります。国内売出しの主幹会社は、野村証券株式会社、みずほ証券株式会社、ゴールドマン・サックス証券株式会社及び三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社であります。
7. 当社の定める振替機関の名称及び住所は、以下のとおりであります。
名称：株式会社証券保管振替機構
住所：東京都中央区日本橋兜町7番1号
8. 売出数等については、今後変更される可能性があります。

2 【売出しの条件】

(1) 【入札方式】

① 【入札による売出し】

該当事項はありません。

② 【入札によらない売出し】

該当事項はありません。

(2) 【ブックビルディング方式】

売出価格 (円)	申込期間	申込株 数単位 (株)	申込 証拠金 (円)	申込 受付場所	引受人の住所及び 氏名又は名称	元引受契約 の内容
未定 (注) 1.	自 2024年 10月16日(水) 至 2024年 10月21日(月)	100	未定 (注) 2.	引受人及びその委託販売先金融商品取引業者の本支店及び営業所	<p>東京都中央区日本橋一丁目13番1号 野村證券株式会社</p> <p>東京都千代田区大手町一丁目5番1号 みずほ証券株式会社</p> <p>東京都港区虎ノ門二丁目6番1号 ゴールドマン・サックス証券株式会社</p> <p>東京都千代田区大手町一丁目9番2号 三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社</p> <p>東京都千代田区丸の内三丁目3番1号 SMB C日興証券株式会社</p> <p>東京都千代田区丸の内一丁目9番1号 大和証券株式会社</p> <p>東京都港区六本木一丁目6番1号 株式会社SBI証券</p> <p>東京都中央区日本橋室町二丁目2番1号 岡三証券株式会社</p> <p>愛知県名古屋市中村区名駅四丁目7番1号 東海東京証券株式会社</p> <p>東京都港区南青山二丁目6番21号 楽天証券株式会社</p> <p>大阪府大阪市中央区今橋一丁目8番12号 岩井コスモ証券株式会社</p> <p>東京都千代田区麴町一丁目4番地 松井証券株式会社</p> <p>東京都港区赤坂一丁目12番32号 マネックス証券株式会社</p> <p>東京都港区東新橋一丁目9番1号 アイザワ証券株式会社</p> <p>東京都中央区日本橋小舟町8番1号 あかつき証券株式会社</p> <p>東京都中央区日本橋茅場町一丁目4番7号 極東証券株式会社</p>	未定 (注) 3.

売出価格 (円)	申込期間	申込株 数単位 (株)	申込 証拠金 (円)	申込 受付場所	引受人の住所及び 氏名又は名称	元引受契約 の内容
未定 (注) 1.	自 2024年 10月16日(水) 至 2024年 10月21日(月)	100	未定 (注) 2.	引受人及びその委託販売先金融商品の支店及び営業所	<p>東京都中央区八丁堀四丁目7番1号 東洋証券株式会社</p> <p>東京都千代田区麹町三丁目3番6 丸三証券株式会社</p> <p>東京都文京区小石川一丁目1番1号 水戸証券株式会社</p> <p>埼玉県さいたま市大宮区桜木町四丁目 333番地13 むさし証券株式会社</p> <p>福岡県福岡市中央区天神二丁目13番1 号 F F G証券株式会社</p> <p>千葉県千葉市中央区中央二丁目5番1 号 ちばぎん証券株式会社</p> <p>大阪府大阪市北区中之島三丁目3番23 号 内藤証券株式会社</p> <p>福岡県福岡市中央区天神一丁目10番20 号 西日本シティ T T証券株式会社</p> <p>東京都渋谷区恵比寿四丁目20番3号 Jトラストグローバル証券株式会社</p> <p>東京都中央区日本橋茅場町一丁目13番 14号 立花証券株式会社</p> <p>長野県長野市大字南長野字石堂南1277 番地2 八十二証券株式会社</p> <p>北海道札幌市中央区大通西三丁目11番 地 北洋証券株式会社</p> <p>東京都中央区京橋一丁目2番1号 リテラ・クリア証券株式会社</p> <p>大阪府大阪市中央区北浜二丁目1番10 号 光世証券株式会社</p> <p>東京都千代田区丸の内二丁目7番 3号 J P モルガン証券株式会社</p> <p>東京都千代田区大手町一丁目1番1号 シティグループ証券株式会社</p> <p>東京都中央区日本橋一丁目4番1号 BofA証券株式会社</p> <p>東京都千代田区大手町一丁目2番1号 U B S証券株式会社</p>	未定 (注) 3.

(注) 1. 売出価格は、ブックビルディング方式により決定されます。売出価格については、2024年10月7日に仮条件を決定し、当該仮条件による需要状況、上場日までの価格変動リスク等を総合的に勘案した上で、売出価格決定日(2024年10月15日)に決定される予定であります。仮条件は、事業内容、経営成績及び財政状態、事業内容等の類似性の高い上場会社との比較、価格算定能力が高いと推定される機関投資家等の意見その他を総合的に勘案して決定される予定であります。

需要の申込みの受付に当たり、引受人は、当社普通株式が市場において適正な評価を受けることを目的に、機関投資家等を中心に需要の申告を促す予定であります。

2. 申込証拠金は、売価と同一の金額とし、申込証拠金には利息をつけません。
3. 引受人の売価による買取引受けによることとし、その他元引受契約の内容、売出しに必要な条件は、売価決定日(2024年10月15日)に決定される予定であります。
4. 当社は、引受人及び売出人と売価決定日(2024年10月15日)に元引受契約を締結する予定であります。
5. 引受人は、国内売出しに係る売出数のうち、660,000株を上限として、全国の販売を希望する引受人以外の金融商品取引業者に販売を委託する方針であります。
6. 株式受渡期日は、2024年10月23日(水)(以下「上場(売買開始)日」といいます。)の予定であります。国内売出しに係る株式は、株式会社証券保管振替機構(以下「機構」といいます。)の「株式等の振替に関する業務規程」に従い、機構にて取扱いますので、上場(売買開始)日から売買を行うことができます。
7. 申込みの方法は、申込期間内に上記申込受付場所へ申込証拠金を添えて申込みをするものとしたします。
8. 申込みに先立ち、2024年10月8日から2024年10月11日までの期間、引受人に対して、当該条件を参考として需要の申告を行うことができます。当該需要の申告は変更又は撤回することが可能であります。販売に当たりましては、取引所の「有価証券上場規程」に定める株主数基準の充足、上場後の株式の流通性の確保等を勘案し、需要の申告を行わなかった投資家にも販売が行われることがあります。引受人は、公平かつ公正な販売に努めることとし、自社で定める配分に関する基本方針及び社内規程等に従い、販売を行う方針であります。配分に関する基本方針については引受人の店頭における表示又はホームページにおける表示等をご確認ください。
9. みずほ証券株式会社は、金融商品仲介業務を行う以下の登録金融機関に、国内売出しの取扱いを一部委託します。
名称：株式会社みずほ銀行
住所：東京都千代田区大手町一丁目5番5号
上記登録金融機関は、みずほ証券株式会社の委託を受け、国内売出しの取扱いを行います。上記登録金融機関の店舗によっては、国内売出しの取扱いが行われない場合があります。
10. 三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社は、金融商品仲介業務を行う以下の登録金融機関に、国内売出しの取扱いを一部委託します。
名称：株式会社三菱UFJ銀行
住所：東京都千代田区丸の内一丁目4番5号
上記登録金融機関は、三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社の委託を受け、国内売出しの取扱いを行います。上記登録金融機関の店舗によっては、国内売出しの取扱いが行われない場合があります。
11. 国内売出しが中止された場合には、海外売出しも中止されます。
12. 海外売出しが中止された場合には、国内売出しも中止されます。

【募集又は売出しに関する特別記載事項】

1. 東京証券取引所プライム市場への上場について

当社は、当社の発行済普通株式のうち、グローバルオファリングに係る当社普通株式及びグローバルオファリングに係る株式受渡期日以降において東京都が所有する当社普通株式について、野村証券株式会社、みずほ証券株式会社、ゴールドマン・サックス証券株式会社及び三菱UFJモルガン・スタンレー証券株式会社を主幹事会社として、東京証券取引所プライム市場への上場を予定しております。

2. 海外売出しについて

国内売出しと同時に、海外市場(ただし、米国においては1933年米国証券法に基づくルール144Aに従った適格機関投資家に対する販売のみとします。)における売出し(海外売出し)が、Goldman Sachs International、Mizuho International plc、Nomura International plc及びMerrill Lynch Internationalを共同主幹事引受会社兼ジョイント・ブックランナーとする海外引受会社の総額連帯買取引受けにより行われる予定であります。

国内売出し及び海外売出しの総売出株式数は290,500,000株の予定ですが、総売出株式数は変更される可能性があり、その場合、2024年10月7日に変更される予定であります。総売出株式数の内訳は、国内売出し232,400,000株、海外売出し58,100,000株の予定ですが、需要状況等を勘案の上、売出価格決定日(2024年10月15日)に決定される予定であります。

また、海外の投資家向けに英文目論見書を発行しておりますが、その様式及び内容は、本書と同一ではありません。

3. ロックアップについて

グローバル・オファリングに関連して、売出人である財務大臣及び東京都は、ジョイント・グローバル・コーディネーターに対し、元引受契約締結日から上場(売買開始)日(当日を含みます。)後180日目の2025年4月20日(当日を含みます。)までの期間(以下「ロックアップ期間」といいます。)中、ジョイント・グローバル・コーディネーターの事前の書面による同意なしには、当社普通株式等の譲渡又は処分等(ただし、国内売出し、海外売出し及び当社による自己株式の取得に応じた当社株式の売却又は譲渡等を除きます。)を行わない旨を約束する書面を2024年10月15日付で差し入れる予定であります。

また、グローバル・オファリングに関連して、当社は、ジョイント・グローバル・コーディネーターに対し、ロックアップ期間中、ジョイント・グローバル・コーディネーターの事前の書面による同意なしには、当社普通株式等の発行等(ただし、株式分割等を除きます。)を行わない旨を約束する書面を2024年10月15日付で差し入れる予定であります。

なお、上記のいずれの場合においても、ジョイント・グローバル・コーディネーターはロックアップ期間中であってもその裁量で当該誓約の内容の一部若しくは全部につき解除し、又はロックアップ期間を短縮する権限を有しております。

4. 当社指定販売先への売付け(親引け)について

当社は、国内売出しにおいて、日本証券業協会の定める「株券等の募集等の引受け等に係る顧客への配分等に関する規則」に従い、当社従業員への福利厚生等を目的として、東京メトロ従業員持株会に対し、売出株式のうち11,620,000株を上限として売付けることを引受人に要請する予定であります。

なお、日本証券業協会の定める「株券等の募集等の引受け等に係る顧客への配分等に関する規則」第2条第2項に基づき、当社が指定する販売先への売付け(親引け)として、当社は親引け予定先の状況等につき公表し、ジョイント・グローバル・コーディネーター及び国内売出しの主幹事会社は親引け予定先から売付ける株式数を対象として継続所有に関する確約を書面により取り付けます。

第二部 【企業情報】

第1 【企業の概況】

1 【主要な経営指標等の推移】

(1) 連結経営指標等

回次	第16期	第17期	第18期	第19期	第20期
決算年月	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月	2024年3月
営業収益 (百万円)	433,147	295,729	306,904	345,370	389,267
経常利益又は経常損失(△) (百万円)	74,910	△47,689	△20,497	19,694	65,866
親会社株主に帰属する当期純利益又は親会社株主に帰属する当期純損失(△) (百万円)	51,391	△52,927	△13,397	27,771	46,262
包括利益 (百万円)	46,233	△50,617	△15,447	24,279	46,671
純資産額 (百万円)	710,106	644,412	618,360	633,344	668,395
総資産額 (百万円)	1,734,788	1,762,461	1,812,967	2,002,821	2,022,524
1株当たり純資産額 (円)	1,222.21	1,109.14	1,064.30	1,090.09	1,150.42
1株当たり当期純利益金額又は1株当たり当期純損失金額(△) (円)	88.45	△91.10	△23.06	47.80	79.63
潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額 (円)	—	—	—	—	—
自己資本比率 (%)	40.9	36.6	34.1	31.6	33.0
自己資本利益率 (%)	7.4	△7.8	△2.1	4.4	7.1
株価収益率 (倍)	—	—	—	—	—
営業活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	136,626	11,622	83,295	88,177	135,066
投資活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	△165,822	△137,831	△99,500	△269,674	△100,230
財務活動によるキャッシュ・フロー (百万円)	25,326	131,486	57,049	158,814	△33,153
現金及び現金同等物の期末残高 (百万円)	65,542	70,820	111,664	88,982	90,665
従業員数 (外、平均臨時雇用者数) (名)	11,742 (2,672)	11,818 (2,347)	11,794 (1,941)	11,571 (1,908)	11,390 (1,809)

(注) 1 キャッシュ・フローに関する数値の△は、現金及び現金同等物の流出を示しています。

2 第16期、第19期及び第20期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式がないため、記載していません。第17期及び第18期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、1株当たり当期純損失金額であり、また、潜在株式がないため、記載していません。

3 株価収益率については、当社株式が非上場であるため、記載していません。

4 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を第18期の期首から適用しており、第18期以降に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を適用した後の指標等となっています。

5 第17期及び第18期については、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、旅客人員の減少により、経常損失及び親会社株主に帰属する当期純損失を計上しており、包括利益がマイナスとなっています。

6 第16期から第20期の投資活動によるキャッシュ・フローがマイナスになっているのは、固定資産の取得による支出によるものです。

7 第20期の財務活動によるキャッシュ・フローがマイナスになっているのは、社債の償還による支出によるものです。

8 従業員数は就業人員であり、臨時従業員数は()内に各連結会計年度の平均人員を外数で記載しています。

(2) 提出会社の経営指標等

回次	第16期	第17期	第18期	第19期	第20期
決算年月	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月	2024年3月
営業収益 (百万円)	397,430	269,670	289,953	327,042	370,420
経常利益又は経常損失(△) (百万円)	69,354	△49,161	△24,042	16,431	63,361
当期純利益又は 当期純損失(△) (百万円)	49,093	△51,595	△15,029	26,614	45,809
資本金 (百万円)	58,100	58,100	58,100	58,100	58,100
発行済株式総数 (株)	581,000,000	581,000,000	581,000,000	581,000,000	581,000,000
純資産額 (百万円)	673,543	606,944	581,226	598,631	632,803
総資産額 (百万円)	1,712,725	1,738,989	1,792,110	1,984,503	1,998,122
1株当たり純資産額 (円)	1,159.28	1,044.65	1,000.39	1,030.35	1,089.16
1株当たり配当額 (1株当たり中間配当額) (円)	26 (-)	16 (-)	16 (-)	20 (-)	32 (-)
1株当たり当期純利益金額 又は1株当たり当期純損失 金額(△) (円)	84.50	△88.81	△25.87	45.81	78.85
潜在株式調整後 1株当たり当期純利益金額 (円)	-	-	-	-	-
自己資本比率 (%)	39.3	34.9	32.4	30.2	31.7
自己資本利益率 (%)	7.5	△8.1	△2.5	4.5	7.4
株価収益率 (倍)	-	-	-	-	-
配当性向 (%)	30.8	-	-	43.7	40.6
従業員数 (名)	9,865	9,881	9,880	9,721	9,551

- (注) 1 第16期、第19期及び第20期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、潜在株式がないため、記載していません。第17期及び第18期の潜在株式調整後1株当たり当期純利益金額については、1株当たり当期純損失金額であり、また、潜在株式がないため、記載していません。
- 2 株価収益率については、当社株式が非上場であるため、記載していません。
- 3 第17期及び第18期の配当性向については、当期純損失のため、記載していません。
- 4 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を第18期の期首から適用しており、第18期以降に係る主要な経営指標等については、当該会計基準等を適用した後の指標等となっています。
- 5 第17期及び第18期については、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、旅客人員の減少により、経常損失及び当期純損失を計上しています。

2 【沿革】

(1) 提出会社の沿革

当社は、東京地下鉄株式会社法（平成14年法律第188号）に基づき、帝都高速度交通営団（以下「営団」といいます。）の財産の全部を現物出資により引継ぎ、営団の一切の権利及び義務を承継して2004年4月1日に設立されました。なお、参考として、営団の「沿革」を以下にあわせて記載します。

年月	摘要
2004年4月	東京地下鉄株式会社法により、東京地下鉄(株)設立
10月	(株)メトロフルール設立
2006年4月	(株)メトロプロパティーズ設立
10月	(株)地下鉄ビルディング（東京メトロ都市開発(株)）、(株)メトロセルビス、(株)メトロコマース及びメトロ開発(株)の4社について、それぞれの事業を会社分割により同名の新会社に継承させ、当社を存続会社として分割会社を吸収合併
2007年2月	(株)メトロアドエージェンシー設立
	(株)メトロレールファシリティーズ設立
3月	ICカード乗車券「PASMO」のサービス開始
2008年6月	副都心線運輸営業開始・全線開通
2011年11月	日本コンサルタンツ(株)設立
2013年4月	(株)地下鉄ビルディング（東京メトロ都市開発(株)）及び(株)メトロスポーツの2社について、(株)地下鉄ビルディング（東京メトロ都市開発(株)）を存続会社として(株)メトロスポーツを吸収合併
2017年3月	ベトナム国にベトナム東京メトロ（VIETNAM TOKYO METRO ONE MEMBER LIMITED LIABILITY COMPANY）設立
4月	(株)メトロステーションファシリティーズ設立
	(株)メトロビジネスアソシエ設立
2024年4月	東京メトロアセットマネジメント(株)設立

(2) 営団の沿革

年月	摘要
1941年3月	帝都高速度交通営団法公布
7月	帝都高速度交通営団法に基づき、特殊法人として、帝都高速度交通営団設立（設立時の営業キロは現銀座線14.3キロ）
8月	東京地下鉄道(株)及び東京高速鉄道(株)から営業線（現銀座線）、東京市等から地下鉄道の免許線を譲受
9月	帝都高速度交通営団として営業開始
1946年12月	日観興業(株)（(株)メトロセルビス）設立
1948年8月	新日本観光(株)（(株)はとバス）設立
1954年1月	丸ノ内線運輸営業開始
1956年6月	財団法人地下鉄互助会（公益財団法人メトロ文化財団）設立
1957年12月	銀座地下鉄興業(株)（(株)メトロコマース）設立
1961年3月	日比谷線運輸営業開始
1962年3月	丸ノ内線全線開通
1963年2月	(株)地下鉄ビルディング（東京メトロ都市開発(株)）設立
1964年8月	日比谷線全線開通
12月	東西線運輸営業開始
1968年3月	メトロ高架(株)（メトロ開発(株)）設立
9月	(株)メトロ給食センター（(株)メトロライフサポート）設立
1969年3月	東西線全線開通
12月	千代田線運輸営業開始
1974年10月	有楽町線運輸営業開始
1978年8月	半蔵門線運輸営業開始
1979年12月	千代田線全線開通
1981年4月	(株)地下鉄メンテナンス設立
1984年4月	メトロ車両(株)設立
1988年4月	メトロカードを新発売
6月	有楽町線全線開通
1991年11月	南北線運輸営業開始
	NSメトロカードを新発売

年月	摘要
1995年3月	(株)メトロスポーツ設立
1996年3月	S F メトロカードを新発売（都営地下鉄と共通化）
1997年1月	渋谷熱供給(株)設立
1999年3月	(株)渋谷マークシティ設立
2000年9月	南北線全線開通
10月	共通乗車カードシステム（バスネット）を導入
2002年1月	鉄道事業法に基づく認定鉄道事業者制度の一般認定（鉄道土木／鉄道電気／車両）を取得
12月	東京地下鉄株式会社法公布
2003年3月	半蔵門線全線開通
2004年4月	帝都高速度交通営団法廃止 営団解散

(3) 当社の完全民営化について

東京における地下鉄は、1920年8月29日に創立した当社の前身である民間会社の東京地下鉄道株式会社により、1927年12月30日東洋初の地下鉄として浅草～上野間を開業したことに始まりますが、民間会社では、巨額の資金を必要とする新線建設を進めることは困難でありました。このような情勢の中で、当社の前身である営団は、東京都の区の存する区域及びその付近における交通機関の整備拡充を図るため、地下鉄を建設運営することを目的として、1941年7月4日に設立されました。以来、設立から62年余り、営団は設立目的に従い、地下鉄の建設及び運営を行ってきました。

政府の行政改革の一環として、営団の完全民営化の方針が初めて示されたのは、臨時行政改革推進審議会が1986年6月10日に答申した「今後における行財政改革の基本方向」においてでした。当時は地下鉄ネットワークが整備途上であったこともあり、具体的措置は実施されませんでした。南北線、半蔵門線の全区間が着工され、地下鉄ネットワークがほぼ概成される見込みとなったことを受け、1995年2月24日に閣議決定された「特殊法人の整理合理化について」において、営団は完全民営化の第一段階として当時建設中の南北線及び半蔵門線が完成した時点を目途に特殊会社化することとされました。

その後、南北線が全線開業し、半蔵門線についても2003年春に開業が見込まれるという状況の中、特殊法人等改革基本法（平成13年法律第58号）に基づき、2001年12月19日に閣議決定された「特殊法人等整理合理化計画」において、営団について以下のとおり明記されました。

特殊法人等整理合理化計画（平成13年12月19日閣議決定）（抄）

帝都高速度交通営団

完全民営化に向けた第一段階として、現在建設中の11号線が開業した時点から概ね1年後（平成16年春の予定）に特殊会社化する。

この計画の決定を受け、東京地下鉄株式会社法案が第155回国会に提出され、2002年12月11日に成立し、同18日に公布、施行されました。これにより、2004年4月1日、東京地下鉄株式会社が設立されることとなりました。

さらに、上記の「特殊法人等整理合理化計画」を受け、東京地下鉄株式会社法附則第2条においても、「国及び東京都は、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する」旨規定されており、また、東日本大震災からの復興のための施策を実施するために必要な財源の確保に関する特別措置法においては、令和9年度までに生じた政府が保有する当社株式の売却収入は、復興債の償還費用の財源に充てることとされています。こうした背景から、当社は、株式上場に向けた準備を進めてきました。

その後、2021年7月15日に交通政策審議会が答申した「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」（交通政策審議会答申第371号）において、東京8号線の延伸（有楽町線延伸（豊洲・住吉間））や都心部・品川地下鉄構想（南北線延伸（品川・白金高輪間））の必要性が示され、事業主体は当社が適切であるとされました。また、当社が両路線の事業主体になることが完全民営化の方針に影響を与えないよう、「事業主体となることと一体不可分のものとして東京メトロ株式の確実な売却が必要」であり、また、当社株式の売却に当たっては、当社の役割を踏まえ段階的に進めていくこと、具体的には、国及び東京都が当面当社株式の2分の1を保有することが適切であり、その後の当社株式の売却について国と東京都は、これまでの閣議決定や法律において完全民営化の方針が規定されていることを堅持しつつ、その中で、首都の中核エリアを支える地下鉄の公共性や地下鉄ネットワーク整備の進展を踏まえながら対応することが求められるとの考え方が示されました。

さらに、2022年3月28日に財政制度等審議会が答申した「東京地下鉄株式会社の株式の処分について」及び同日に東京都が公表した「東京地下鉄株式会社の株式の処分の基本的な考え方」において、売却株式数については、「新規公開時においては、売出人である財務省及び東京都が同時・同率にてその保有する株式の2分の1を売却すること」及び「その後の売却においては、国と東京都の協議を踏まえて対応すること」が適当であるという考え方が示されました。

当社は、以上の法律の規定及び答申の内容及び関係者と連携しながら、当社株式上場後においても完全民営化に向けた取組を進めていきます。

3 【事業の内容】

当社グループ（当社及び当社の関係会社（うち連結子会社14社、非連結子会社1社、持分法適用関連会社4社））が営んでいる事業内容は、次のとおりです。

なお、各区分は、セグメント情報の報告セグメントと同一です。

(1) 運輸業

東京都区部を中心に、9路線からなる地下鉄ネットワークを保有し、鉄道の運行及び運営並びに鉄道施設等の保守管理を行っています。

事業の内容	主な会社名
鉄道事業	当社
鉄道駅の清掃及び運営管理	(株)メトロサービス（鉄道駅の清掃等）、(株)メトロコマース（鉄道駅の運営管理）
鉄道施設等の整備及び保守管理	(株)メトロステーションファシリティーズ（駅設備関係）、メトロ車両(株)（車両関係）、(株)メトロレールファシリティーズ（土木構築物・建築物関係）、メトロ開発(株)（土木構築物関係）、(株)地下鉄メンテナンス（電気設備関係）
海外都市鉄道運営・維持の支援	ベトナム東京メトロ（VIETNAM TOKYO METRO ONE MEMBER LIMITED LIABILITY COMPANY）

(2) 不動産事業

鉄道事業とのシナジー効果が発揮できる事業展開を基本とし、当社路線の沿線において、渋谷マークシティ、渋谷ヒカリエ、東急プラザ原宿「ハラカド」など、オフィスビルやホテルを中心とした不動産の賃貸を行っています。

事業の内容	主な会社名
不動産の開発	当社
不動産の賃貸	当社、東京メトロ都市開発(株)
不動産の管理	東京メトロ都市開発(株)
投資法人の資産運用	東京メトロアセットマネジメント(株)



渋谷マークシティ
延床面積：138,620m²
共同開発者：東急、京王電鉄



渋谷ヒカリエ
延床面積：144,545m²
共同開発者：東急他



東急プラザ原宿「ハラカド」
延床面積：19,940m²
共同開発者：東急不動産



新宿駅西口地区開発計画イメージ
（2029年度竣工予定）
延床面積：251,000m²
共同開発者：小田急電鉄、東急不動産

(3) 流通・広告事業

当社資産などを活用し、当社路線の駅においてE c h i k aなどの商業施設の運営を行う流通事業、主として駅構内や車両内の広告を取り扱う広告事業、光ファイバーの賃貸などを行う情報通信事業などを行っています。

事業の内容	主な会社名
商業施設の開発	当社
商業施設の運営	(株)メトロコマース（駅構内売店等の運営）、メトロ開発(株)（高架下商業施設の運営）、(株)メトロプロパティーズ（E c h i k a等駅構内及び駅周辺における商業施設及び飲食店舗の運営）
広告事業	(株)メトロアドエージェンシー
情報通信事業	当社



Echika 表参道



渋谷駅構内における
広告展開



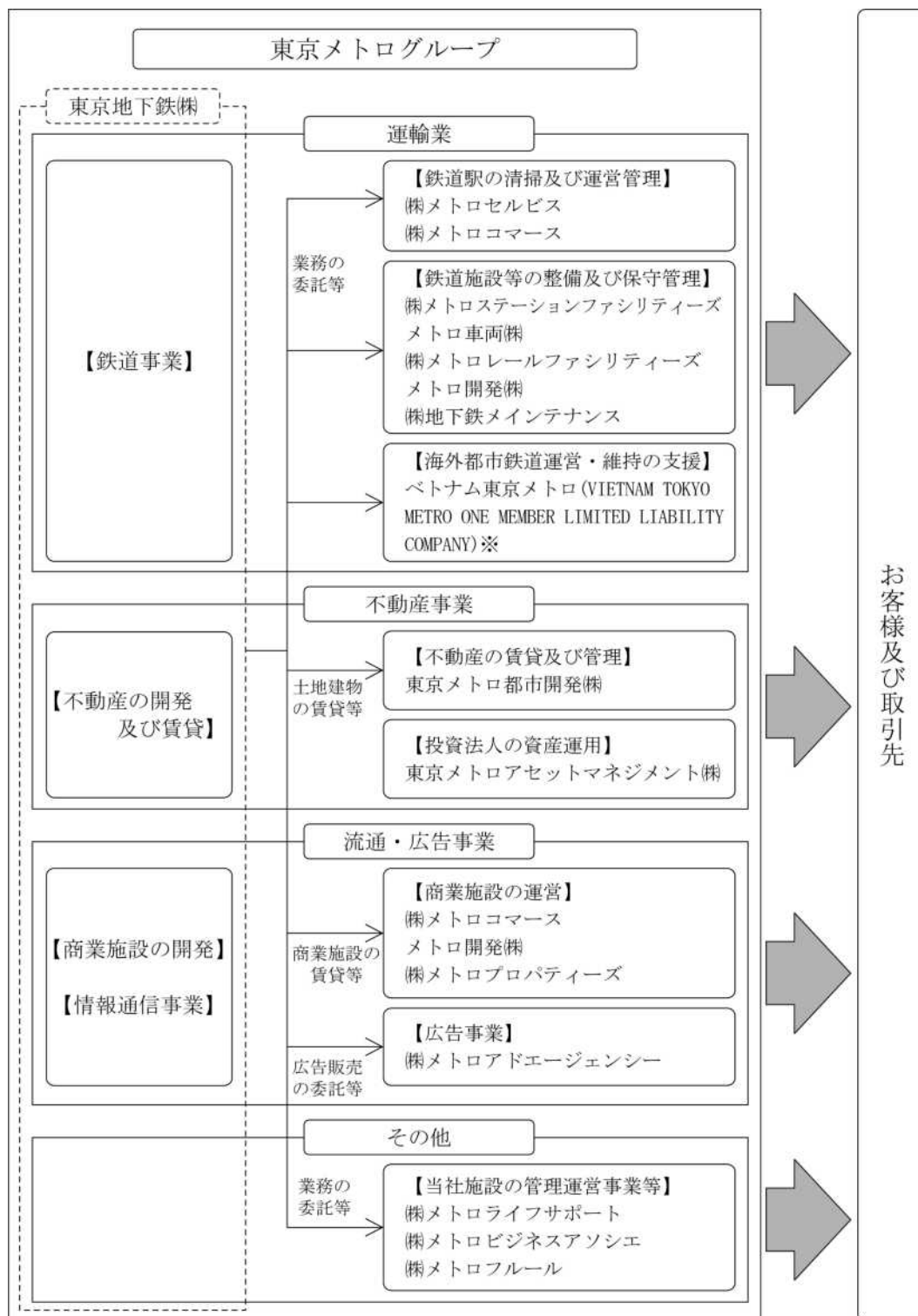
浦安駅高架下商業施設イメージ
(2024年度開業予定)

(4) その他

事業の内容	主な会社名
福利厚生施設の運営	(株)メトロライフサポート
人事・経理・システムサービスに関する事務	(株)メトロビジネスアソシエ
施設の清掃	(株)メトロフルール

(注) 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、当社施設の管理運営事業等を含んでいます。

以上の企業集団の状況について、事業系統図を示すと次のとおりです。



(注) 1 上図は、当社及び子会社15社の概要図です。

2 ※は非連結子会社です。

4 【関係会社の状況】

(1) 連結子会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の所有割合			関係内容
				直接所有 (%)	間接所有 (%)	合計 (%)	
㈱メトロセルビス	東京都台東区	10	運輸業	100.0	—	100.0	当社は施設の清掃業務等を委託しています。 (当社社員の役員兼任4名)
㈱メトロコマース	東京都台東区	12	運輸業 流通・広告事業	100.0	—	100.0	当社は駅運営管理業務を委託し、また、施設を賃貸しています。 (当社社員の役員兼任6名)
㈱メトロステーションファシリティーズ	東京都台東区	10	運輸業	100.0	—	100.0	当社は駅設備の整備及び保守管理を委託しています。 (当社社員の役員兼任4名)
メトロ車両㈱	東京都台東区	20	運輸業	100.0	—	100.0	当社は車両の整備及び保守管理を委託しています。 (当社社員の役員兼任3名)
㈱メトロレールファシリティーズ	東京都台東区	20	運輸業	100.0	—	100.0	当社は施設の整備及び保守管理を委託しています。 (当社社員の役員兼任4名)
メトロ開発㈱	東京都中央区	30	運輸業 流通・広告事業	100.0	—	100.0	当社は高架下等を賃貸し、また、施設の整備を委託しています。 (当社社員の役員兼任6名)
㈱地下鉄メンテナンス	東京都台東区	20	運輸業	100.0	—	100.0	当社は設備の整備及び保守管理を委託しています。 (当社社員の役員兼任4名)
東京メトロ都市開発㈱	東京都新宿区	106	不動産事業	100.0	—	100.0	当社は土地・建物を賃貸し、また、施設の管理を委託しています。 (当社社員の役員兼任3名)
㈱メトロプロパティーズ	東京都台東区	10	流通・広告事業	100.0	—	100.0	当社は施設を賃貸しています。 (当社社員の役員兼任4名)
㈱メトロアドエージェンシー	東京都港区	50	流通・広告事業	100.0	—	100.0	当社は広告販売の委託等を行っています。 (当社社員の役員兼任4名)
㈱メトロライフサポート	東京都台東区	20	その他	100.0	—	100.0	当社は福利厚生施設運営業務を委託しています。 (当社社員の役員兼任4名)
㈱メトロビジネスアソシエ	東京都台東区	10	その他	100.0	—	100.0	当社は人事・経理・システムサービスに関する事務業務を委託しています。 (当社社員の役員兼任6名)
㈱メトロフルール	東京都江東区	10	その他	100.0	—	100.0	当社は施設の清掃業務等を委託しています。 (当社社員の役員兼任4名)

(注) 1 主要な事業の内容欄には、セグメント情報の名称を記載しています。

2 上記子会社のうち特定子会社に該当するものではありません。

3 2024年4月1日付けで、東京メトロアセットマネジメント㈱を設立しています。

(2) 持分法適用関連会社

名称	住所	資本金 (百万円)	主要な事業 の内容	議決権の所有割合			関係内容
				直接所有 (%)	間接所有 (%)	合計 (%)	
渋谷熱供給㈱	東京都渋谷区	400	熱供給事業	39.0	—	39.0	— (当社社員の役員兼任2名)
㈱はとバス	東京都千代田区	100	観光バス事業等	10.0	— (12.5)	10.0 (12.5)	— (当社社員の役員兼任1名)
日本コンサルタンツ ㈱	東京都千代田区	100	鉄道コンサルティ ング事業	24.2	—	24.2	— (当社社員の役員兼任1名)

(注) 議決権の所有割合欄の中で(外書)は緊密な者(公益財団法人メトロ文化財団)の所有割合です。なお、当財団は、1956年に当社の前身である営団が出捐し、設立された財団法人(設立当初の名称は財団法人地下鉄互助会)であり、主に交通文化活動等の社会貢献活動を担っています。また、当社は当財団に地下鉄博物館の運営に供する土地を無償で貸し出しているほか、当連結会計年度において4億9千6百万円の寄付を行いました。

5 【従業員の状況】

(1) 連結会社の状況

2024年7月31日現在

セグメントの名称	従業員数(名)	
運輸業	10,613	(919)
不動産事業	156	(33)
流通・広告事業	512	(506)
その他	317	(313)
合計	11,598	(1,771)

- (注) 1 従業員数は就業人員であり、臨時従業員数は()内に当連結会計年度の平均人員を外数で記載しています。
2 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントです。

(2) 提出会社の状況

2024年7月31日現在

従業員数(名)	平均年齢(歳)	平均勤続年数(年)	平均年間給与(円)
9,644	39.6	17.5	7,704,768

セグメントの名称	従業員数(名)
運輸業	9,527
不動産事業	61
流通・広告事業	54
その他	2
合計	9,644

- (注) 1 従業員数は就業人員であり、臨時従業員数は従業員数の100分の10未満であるため記載を省略しています。
2 平均年間給与は、賞与及び基準外賃金を含んでいます。
3 平均勤続年数は、営団における勤続年数を含んでいます。なお、当社設立後の平均勤続年数は13.4年です。
4 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントです。

(3) 労働組合の状況

提出会社の従業員により、東京地下鉄労働組合（組合員数9,456人）が組織されており、日本私鉄労働組合総連合会に加盟しています。

また、提出会社の労使間及び連結子会社の労使間において、特記すべき事項はありません。

(4)管理職に占める女性労働者の割合、男性労働者の育児休業取得率及び労働者の男女の賃金の差異

①提出会社

最近事業年度					
名称	管理職に占める女性労働者の割合 (注1)	男性労働者の育児休業等取得率 (注2)	労働者の男女の賃金の差異(注1、注3)		
			全労働者	うち正規雇用労働者	うちパート・有期労働者
東京地下鉄株式会社	2.5%	95.7%	61.9%	68.3%	115.6%

(注) 1 「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律」(平成27年法律第64号)(以下、「女性活躍推進法」といいます。)の規定に基づき算出し、記載しています。なお、管理職に占める女性労働者の割合は、2023年4月1日時点の実績となります。

2 「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第1号における育児休業等の取得割合を算出し、記載しています。

3 「正規雇用労働者」及び「パート・有期労働者」ともに同一労働の賃金に差はなく、「正規雇用労働者」間での賃金の差異は勤続年数、平均年齢の違いなどにより、「パート・有期労働者」間での賃金の差異は労働時間の違いにより生じています。

②連結子会社

最近事業年度					
名称	管理職に占める女性労働者の割合 (注1)	男性労働者の育児休業等取得率 (注2)	労働者の男女の賃金の差異(注1、注3)		
			全労働者	うち正規雇用労働者	うちパート・有期労働者
株式会社メトロセルビス	—	—	78.8%	55.1%	105.0%
株式会社メトロコマース	26.7%	83.3%	75.8%	84.0%	149.0%
メトロ開発株式会社	6.8%	100.0%	—	—	—
株式会社地下鉄メンテナンス	—	50.0%	—	—	—
株式会社メトロアドエージェンシー	—	—	114.7%	82.7%	139.8%

(注) 1 女性活躍推進法の規定に基づき算出し、記載しています。なお、管理職に占める女性労働者の割合は、2023年4月1日時点の実績となります。

2 連結子会社は女性活躍推進法上の公表項目としていませんが、参考情報として「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律」(平成3年法律第76号)の規定に基づき、「育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律施行規則」(平成3年労働省令第25号)第71条の4第1号における育児休業等の取得割合を算出し、記載しています。

3 「正規雇用労働者」及び「パート・有期労働者」ともに同一労働の賃金に差はなく、「正規雇用労働者」間での賃金の差異は勤続年数、平均年齢の違いなどにより、「パート・有期労働者」間での賃金の差異は労働時間の違いにより生じています。

第2 【事業の状況】

1 【経営方針、経営環境及び対処すべき課題等】

文中の将来に関する事項は、本書提出日現在において、当社グループが判断したものであり、実際の数値と異なる可能性があります。

(1) 会社の経営の基本方針

当社グループは、グループ理念「東京を走らせる力」の実現を目指して、中期経営計画及び事業計画に基づき、東京を中心とした首都圏の鉄道ネットワークの中核を担う交通事業者として、お客様の安全を第一に様々な取組を進めることで、持続的な企業価値の向上を目指しています。



<東京メトログループ理念>

東京を走らせる力

私たち東京メトログループは、
 鉄道事業を中心とした事業展開を図ることで、首都東京の都市機能を支え、
 都市としての魅力と活力を引き出すとともに、
 優れた技術力と創造力により、安全・安心で快適なより良いサービスを提供し、
 東京に集う人々の生き活きとした毎日に貢献します。

<私たちの決意>

私たちは、お客様の安全を第一に、たゆみなき「安全」の追求とお客様視点に立った質の高い「サービス」の提供によって、すべてのお客様に「安心」をお届けすることを使命とし、より一層取り組んでまいります。

(2) 経営環境、優先的に対処すべき事業上及び財務上の課題等

(当社を取り巻く経営環境について)

当社が事業基盤とする東京は、2030年まで安定的な人口増加、インバウンドによる観光需要の増加等、人流の拡大が今後も見込まれます。



- (注) 1 2000年時点の人口を100としたときの各人口指数の推移。東京都政策企画局「『未来の東京』戦略」、東京都の統計「東京都の人口」、e-Stat「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」を参照。
- 2 実績値は日本政府観光局「訪日外客数統計」、2024年の年間訪日外客数は2024年7月時点累計人数、将来値は国土交通省「明日の日本を支える観光ビジョン」における2030年の政府目標6,000万人を参照。

当社は、鉄道各社との直通運転により、郊外から都心への移動の結節点として、首都東京の都市機能を支えています（相互直通運転先を含む総距離は556.6km）。定時性・安全性も相当に高く、信頼感のある鉄道ネットワークを構築しています。当社は、1日平均652万人（2023年度）のおお客様にご利用いただいております、都心部での短距離・大量輸送を提供する輸送効率性の高さが特徴です。

また、当社の路線は、以下のとおり、東京の1日当たり利用者数上位10駅のうち9駅をカバーしています（「2022年度 国土交通省統計データ」より）。なお、品川駅には南北線が延伸予定です。



また、東京中心部では複数の大規模複合施設の再開発プロジェクトが継続的に計画されています。2023年度には、全面開業した虎ノ門ヒルズ等の影響で、近隣の当社駅の乗降人員数の増加が見られました。

東京23区の大規模オフィスビルの供給量の動向 (注) 1



開業前後における駅別乗降人員数（1日平均）(注) 2



- (注) 1 森ビル株式会社「東京23区の大規模オフィスビル市場動向調査2024」を参照。各年度に竣工した大規模オフィスビル（事務所延床面積10,000㎡以上のオフィスビル）（自社ビルを含む）のうち、店舗、住宅、ホテル等の事務所以外の用途を除いた事務所部分の延床面積（グロス）を集計。
- 2 国土交通省HPより作成。虎ノ門ヒルズ駅は虎ノ門ヒルズの最寄り駅、神谷町駅は麻布台ヒルズの最寄り駅。

新型コロナウイルスの感染拡大の影響を受けた旅客運輸収入は、テレワークの定着等の影響はあるものの、インバウンド等のご利用増もあり、回復傾向にあります。足許の2024年7月の旅客運輸収入は、コロナ前と比較して95%となりました（注）。

月次旅客運輸収入の推移



(注) コロナ前は2019年2月から2020年1月の期間を想定し、同月を比較しています。2023年3月18日から旅客運輸収入にバリアフリー料金加算分が含まれます。

これに加え、コスト構造改革による設備・業務のスリム化により、当社の経営状況は着実に回復してきました。

このような状況を踏まえ、引き続き「構造変革」の取組として、設備投資・経費の抜本的な見直しを図るとともに、「新たな飛躍」としてさらなる成長の取組を積極的に進めていきます。

2024年度においても、安全の確保を前提としたコスト構造改革や、メトポ活用による新たなお出かけ機会の創出、CBM（状態基準保全）の導入、自動運転（GOA2.5）の実現に向けた検討等、新技術やDXの推進等により鉄道事業の進化に努めていきます。また、都市・生活創造事業におけるREIT組成による不動産事業の拡大やお客様の「新たな日常」を支える各種事業の展開、海外鉄道ビジネスの拡大、新規ビジネスの開発を通じて成長を目指していきます。さらに、社員の「自律」・「挑戦」・「協働」を促し、働きがいを高め、ダイバーシティ、エクイティ&インクルージョン（以後、「DE&I」といいます。）を推進するとともに、人権の尊重、組織体制・ガバナンスの強化により、経営基盤の強化を図っていきます。

また、全てのお客様が安全・安心で快適にご利用できる環境を整えるため、2023年3月に収受を開始した鉄道駅バリアフリー料金も活用し、2025年度までのホームドア全路線整備（一部の大規模改良工事実施中の駅を除く。）をはじめ、各種バリアフリー設備整備を着実に推進していきます。

なお、2023年3月に工事施行認可を申請した新線建設については、十分な公的支援を前提に、引き続き2030年代半ばの開業に向け、着実に取り組んでいきます。

(当社グループの中期経営計画「東京メトロプラン2024」に基づく取組について) ※

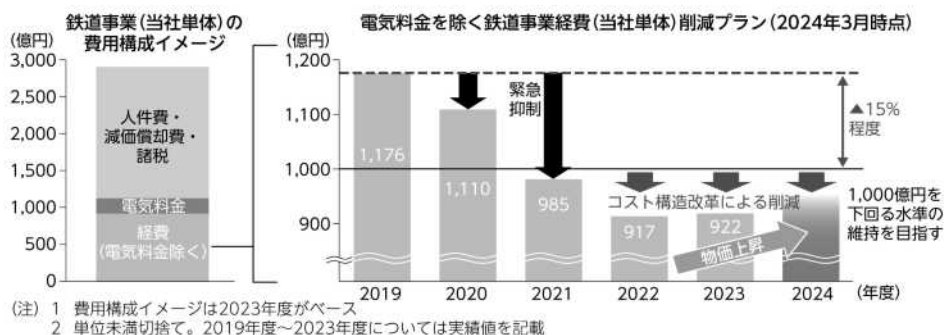
※当社グループの中期経営計画「東京メトロプラン2024」は、社会経済環境、法的規制、人口動向、競争環境、電力料金・原材料価格・労務費、為替動向、地球環境、その他事業環境等について一定の前提のもとに作成されています。将来の見通しに関する記述には、別段の記載がない限り、本書提出日現在における当社グループが入手可能な情報並びに当社の計画及び見込みに基づいた当社グループの想定、将来の見通し及び推測が含まれますが、これらが達成される保証はありません。

① コスト構造改革による持続可能な事業運営の実現

ポストコロナにおける行動変容を見据え、安全の確保を前提に、施工の優先順位や時期、仕様等、計画内容を見直すとともに、設備・業務のスリム化等の抜本的なコスト構造改革による固定費の削減にグループ一体となって取り組むことにより、持続可能な事業運営を実現していきます。

また、設備の状態監視の充実やAI・ビッグデータ分析技術の活用等により、コスト削減や保全業務の質的向上を進めていきます。

コロナ禍に実施した緊急抑制の成果を活かしつつ、引き続き設備の状態等を踏まえた検査・更新周期等の見直し等を実施していきます。今後、物価上昇が見込まれる中でも、電力料金を除く鉄道事業経費（当社単体）は、1,000億円を下回る水準（2019年度比△15%程度）の維持を目指します。



2022年度の電力料金の大幅な高騰を踏まえ、2023年度より調達先を変更し、従前より燃料価格や市場価格の影響を受けにくい新たな電力料金制度のもとで電力を使用しております。その結果、2023年度は電力料金が減少し、足許においても資源価格が安定傾向にあることから、今後、電力料金は一定程度安定化すると見込んでいます。

② さらなる安全・安心の提供と鉄道事業の進化による東京の多様な魅力と価値の向上

1. 安全性・利便性の向上(セキュリティ強化等)

激甚化する自然災害への対策、社会情勢の変化に応じたセキュリティ強化及び列車運行の安定性向上に向けた取組により、安全で安心な鉄道サービスを提供していきます。

2. 安全性・利便性の向上(バリアフリー化促進)

2023年3月から取受を開始している「鉄道駅バリアフリー料金制度」も活用し、ホームドアやエレベーター整備等のバリアフリー化を促進し、お客様の円滑な移動を実現していきます。

震災対策



トンネル中柱補強

大規模浸水対策



浸水対策前



浸水対策後

バリアフリー設備整備



ホームドア

3. 有楽町線延伸・南北線延伸等によるネットワーク発展・充実

有楽町線・南北線の延伸とその事業運営は、未来への成長戦略です。経営に悪影響を及ぼさないよう、補助金等の十分な公的支援のもとに、鉄道ネットワークの強化を通じて、臨海部・都心部へのアクセス利便性の向上や沿線のまちづくりへの寄与、東京圏の国際競争力の強化に貢献し、当社の成長戦略の一環として推進していきます。また、2023年7月の虎ノ門ヒルズ駅と周辺の一体的整備による交通結節機能の強化、駅まち一体となったゆとりある空間の構築を図るほか、2023年3月の東急新横浜線及び相鉄新横浜線との直通運転開始による直通先の拡大を踏まえた地域間の連携とより一層の活性化を図り、各地域のさらなる発展に貢献していきます。

	有楽町線延伸	南北線延伸
路線概要	<ul style="list-style-type: none"> 建設キロ：4.8km 経由地：豊洲～東陽町～住吉 開業目標：2030年代半ば 	<ul style="list-style-type: none"> 建設キロ：2.5km 経由地：品川～白金高輪 開業目標：2030年代半ば
意義・効果	<ul style="list-style-type: none"> 観光拠点とのアクセス向上やまちづくりへの効果を期待 東西線の混雑緩和への寄与 	<ul style="list-style-type: none"> 品川駅での複数の他路線と接続 品川駅や羽田空港へのアクセス向上等に寄与
輸送人員予測	<ul style="list-style-type: none"> 30.3万人/日 (需要定着年次2040年度) 	<ul style="list-style-type: none"> 15.4万人/日 (需要定着年次2040年度)
資金スキーム	<ul style="list-style-type: none"> 地下高速鉄道整備事業費補助(国・自治体) 都市鉄道融資(鉄道・運輸機構) 	



(注) 新線の駅名は仮称

4. 地域との連携・メトポの活用等による新たなお出かけ機会の創出

都内の観光地や商業施設等と連携し、City Tourism（東京の都市内観光）の促進や、ポイントサービスの魅力向上に向けた取組を進め、お出かけ機会を創出することによりお客様のwell-beingを実現し、地域の皆様とともに東京の魅力と価値を共創していきます。また、「my! 東京Maas」を推進し、様々なサービスを提供する事業者と連携したお出かけを提案するとともに、多様な移動手段を一元的に提供し、お客様の利便性を高め、新たな需要を喚起していきます。また、クレジットカードのタッチ決済及びQRコード（注）を活用した乗車サービスの実証実験を開始予定です。

新たな乗車サービスの展開

クレジットカード
読み取り機
QRコード

目的地と連動した移動価値

沿線施設との連携
企画乗車券 + 観光施設 / 体験メニュー

乗車 + 沿線商業施設、乗車 + ワークスペース、「東京まちなみクーポン」、「ものみゆさんくーぼん」、謎解きイベント等

他サービスと連携した移動価値

東京メトロmy!アプリ

他の移動手段との連携

- 観光バス ・クルージング (2024年7月時点)
- 人力車

お出かけ情報の入手

目的地周辺スポットのお出かけ情報を表示 (2023年3月導入)

頻度に応じた移動価値

メトポの活用

ランク制度 (2023年3月導入)

メトポ

メトポとTo Me CARDのメトロポイント統合 (2024年4月実施)

休日メトロ放題 (2023年11月開始)

(注) QRコードは(株)デンソーウェーブの登録商標です。

また、当社は2024年3月に交通・観光プラットフォーム事業会社であるリンクティビティ株式会社と資本業務提携を実施しました。企画乗車券の販売増強、インバウンド向け新商品の開発を推進します。



5. 新技術の導入とDXによる鉄道オペレーションの進化

新技術の導入、開発やDXの推進を図るとともに、「将来にわたる安心の提供」の実現と「社員の新たな働き方」の確立に向けた「次世代型業務変革プロジェクト」を推進し、お客様の生活様式の変化や生産年齢人口の減少といった経営環境の変化に適応することで、事業運営の持続性を向上させ、企業価値の向上を図っていきます。

③ 都市・生活創造事業の成長等により東京に集う一人ひとりの活き活きとした毎日に貢献

1. 不動産事業の拡大とまちづくりとの連携

賃貸住宅（弥生町五丁目用地開発）やホテルの増築棟（池袋二丁目用地開発）の新築工事を進めてい

す。また、新宿駅西口地区開発計画（竣工予定：2029年度、延床面積：251,000㎡、共同開発者：小田急電鉄・東急不動産）に並行して、関係者とともにも新宿駅周辺の価値向上につながる持続可能なエリアマネジメントの実現を目指し、取組を進めています。今後も、東京という「都市」を創造する不動産開発を強化していくとともに、駅周辺の都市開発と一体となって魅力的な空間の構築を図ることで、人やまちの進化に貢献していきます。

2. お客様の「新たな日常」を支える各種事業の展開

流通事業において、浦安駅の高架下の商業施設（2024年度開業予定）等における駅まち一体の賑わいを創出するような既存施設のリニューアルと未利用・低利用地を有効活用した開発を推進しています。広告事業において、中づりやまど上、駅ばりポスターの貸切商品等、クライアントのニーズを捉えた柔軟な媒体の販売を展開しています。半蔵門線渋谷駅においては、多くの人が行き交うコンコースに沿って並ぶ大型ポスターボード「半蔵門線 渋谷プレミアムセット」や、コンコース動線に正対する約94インチのLEDサイネージ「渋谷55ストリートビジョン」への広告掲出、さらにオプションとして「柱巻広告」を追加することでコンコース全体をジャックすることが可能となる広告サービスである「渋谷駅集中展開」の提供を行っております。今後も、流通事業、広告事業及び情報通信事業の展開や成長を通じて、お客様の新たな日常を支え、ニーズに迅速に対応することにより、より豊かな生活の実現に貢献していきます。

3. 海外鉄道ビジネスの拡大・新規ビジネスの開発推進

今後の当社の成長を支える源泉の1つとすべく、海外鉄道ビジネスへの参画やその拡大を図り、海外各都市の持続的な発展に向けた取組を進めるとともに、当社にないノウハウを持つ様々な分野の方々とスピード感をもって連携し、社会の新しいニーズに合わせた事業の開発により、多様なライフ・ワークスタイルの実現に貢献していきます。

④ ESGの取組による持続可能な社会の実現への貢献

1. 脱炭素・循環型社会への貢献

脱炭素社会への取組として、TCFD提言への賛同及び情報開示や、省エネルギー・再生可能エネルギー施策等を推進するとともに、循環型社会への取組として、資源の分別、リサイクルや廃棄物の削減等により一層推進することで、持続可能な社会の実現を目指していきます。

2. 安全文化の醸成、人材育成を通じた経営基盤の強化

各種訓練や研修を通じて、お客様の安全を第一に、安全・安定輸送の確保に対する社員の使命感・技術力を高めるとともに、時代のニーズに即した知識・技能を備えた人材を育成していきます。また、社員の働きがいの創出や社員とその家族のこころとからだの健康づくりに取り組むことで、首都東京の都市機能を支える企業グループとして成長していきます。さらに、デジタル技術の活用やデータ分析のさらなる推進のため、社内を牽引するデジタル人材の育成を強化し、業務変革や新しい領域でのビジネス展開につなげていきます。

3. 人権の尊重やDE&Iの推進、ガバナンス強化等を通じた経営基盤の強化

社員の「自律」・「挑戦」・「協働」を促し、働きがいを高め、多様な人材が活躍できる職場づくりを推進するとともに、サステナビリティ経営の推進を図るべく、ステークホルダーとの対話を通じて、各種取組を確実に実行していきます。

当社グループは、中長期的視点で期待される様々な施策を実現していくとともに、新たな価値の創造により、持続的な企業価値の向上を図り、全てのステークホルダーから信頼され、選択され、支持される企業グループを目指していきます。

(3) 経営上の目標の達成状況を判断するための客観的な指標等

当社グループは、2023年3月24日に中期経営計画「東京メトロプラン2024」における経営目標値を変更しました。引き続き、キャッシュ創出力を持続的に向上させていくという観点から3か年連結E B I T D A総額、本業から得られるキャッシュと負債のバランスを踏まえて一定の財務健全性を確保するという観点から連結純有利子負債／E B I T D A倍率、これまでの積極的な設備投資に伴う総資産・営業費の増加を踏まえた上でも一定の資産効率性を確保するという観点から連結R O Aの3つを定め、目標値を上方修正しています。なお、目標値は当社グループの経営上の目標を示すものにすぎず、その達成を保証するものではありません。当該目標の達成については、後記「3 事業等のリスク」に記載しているリスクの顕在化により影響を受けます。

経営指標	2025年3月期末目標
3か年連結E B I T D A総額（注1）	3,600億円 (2023年3月期から2025年3月期までの3か年総額)
連結純有利子負債／E B I T D A倍率（注2、3）	7.7倍 (新線除く 6.3倍)
連結R O A（注3、4）	3.2% (新線除く 3.5%)

(注)1 営業利益に減価償却費を加え、簡易的に計算したものとします。

2 (債務残高－現金同等物)／(営業利益＋減価償却費)で計算したものとします。

3 新線建設推進長期借入金(1,921億円)及び新線建設費を含めた数値とします。

4 営業利益／((期首総資産＋期末総資産)／2)で計算したものとします。

「東京メトロプラン2024」において目標とする経営指標である連結E B I T D A、連結純有利子負債／E B I T D A倍率、連結R O Aに関連する各連結指標並びにセグメント毎の連結経営指標の推移は以下のとおりです。

回次	第16期	第17期	第18期	第19期	第20期	第21期 第1四半期
決算年月	2020年3月	2021年3月	2022年3月	2023年3月	2024年3月	2024年6月
営業収益(注) 2 (百万円)	433,147	295,729	306,904	345,370	389,267	101,950
運輸業 (百万円)	383,889	255,784	276,255	312,260	356,467	93,445
不動産事業 (百万円)	13,913	13,474	13,630	13,740	13,654	3,520
流通・広告事業 (百万円)	41,750	31,086	21,746	23,656	23,920	6,044
その他 (百万円)	3,402	3,160	3,308	3,707	3,726	998
調整額 (百万円)	△9,808	△7,776	△8,035	△7,994	△8,500	△2,058
営業利益又は 営業損失(△) (注) 2 (百万円)	83,917	△40,299	△12,117	27,777	76,359	29,097
運輸業 (営業利益率) (百万円)(%)	70,999 (18)	△50,791 (△20)	△23,656 (△9)	14,604 (5)	63,785 (18)	25,641 (27)
不動産事業 (営業利益率) (百万円)(%)	4,667 (34)	4,499 (33)	4,609 (34)	5,347 (39)	4,563 (33)	1,369 (39)
流通・広告事業 (営業利益率) (百万円)(%)	8,327 (20)	5,344 (17)	6,793 (31)	7,687 (32)	7,969 (33)	2,039 (34)
その他 (営業利益率) (百万円)(%)	52 (2)	43 (1)	40 (1)	35 (1)	△64 (△2)	18 (2)
調整額 (百万円)	△129	604	96	103	106	28
E B I T D A (注) 3 (百万円)	166,580	46,475	76,101	98,155	150,106	46,660
運輸業(注) 4 (百万円)	149,964	31,835	60,588	81,567	133,968	42,314
不動産事業(注) 4 (百万円)	6,903	6,854	6,947	7,536	6,881	1,969
流通・広告事業(注) 4 (百万円)	9,902	7,167	8,461	8,943	9,248	2,338
その他(注) 4 (百万円)	75	63	61	47	△50	22
有利子負債残高 (百万円)	756,051	903,872	971,295	1,139,988	1,118,898	1,107,210
現金及び現金同等物 (注) 5 (百万円)	65,542	70,820	111,664	88,982	90,665	68,678
純有利子負債(注) 6 (百万円)	690,508	833,052	859,630	1,051,006	1,028,233	1,038,532
連結R O A (注) 7、 9 (%)	4.9	△2.3	△0.7	1.5	3.8	—
純有利子負債/E B I T D A倍率(注) 8、9 (倍)	4.1	17.9	11.3	10.7	6.9	—

(注) 1 「収益認識に関する会計基準」(企業会計基準第29号 2020年3月31日)等を第18期の期首から適用していますが、上表の第17期以前の連結経営指標等については、当該会計基準の変更を反映していません。

2 セグメント毎の営業収益はセグメント間の内部営業収益又は振替高を含めた金額を記載しています。また、セグメント毎の営業利益又は営業損失(△)は、セグメント間の取引消去前の金額を記載しています。なお、セグメント毎の営業利益率は、セグメント毎の営業利益又は営業損失(△)をセグメント毎の営業収益で除して算出しており、小数点以下第1位を四捨五入しています。

3 営業利益又は営業損失(△)＋減価償却費により算出したものです。

4 セグメント毎の営業利益又は営業損失(△)＋セグメント毎の減価償却費により算出したものです。なお、セグメント利益又は損失(△)の調整額は含めていません。

また、第20期におけるセグメント毎のE B I T D A比率は以下のとおりです。なお、E B I T D A比率については、セグメント毎のE B I T D A÷各セグメント毎E B I T D Aの合計により算出したものであり、小数点以下第1位を四捨五入しています。

第20期 (2024年3月期)		
運輸業 (EBITDA比率)	(百万円) (%)	133,968 (89)
不動産事業 (EBITDA比率)	(百万円) (%)	6,881 (5)
流通・広告事業 (EBITDA比率)	(百万円) (%)	9,248 (6)
その他 (EBITDA比率)	(百万円) (%)	△50 (△0)

- 現金及び現金同等物は、手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なリスクしか負わない取得日から3か月以内に償還期限の到来する短期投資からなっています。
- 有利子負債残高一現金及び現金同等物により算出したものです。
- 営業利益又は営業損失(△) / (期首総資産+期末総資産) / 2) で計算したものです。また、小数点以下第2位を四捨五入しています。
- 小数点以下第2位を四捨五入しています。
- 四半期連結累計期間における指標については、記載を省略しています。

2 【サステナビリティに関する考え方及び取組】

当社グループのサステナビリティに関する考え方及び取組は、次のとおりです。

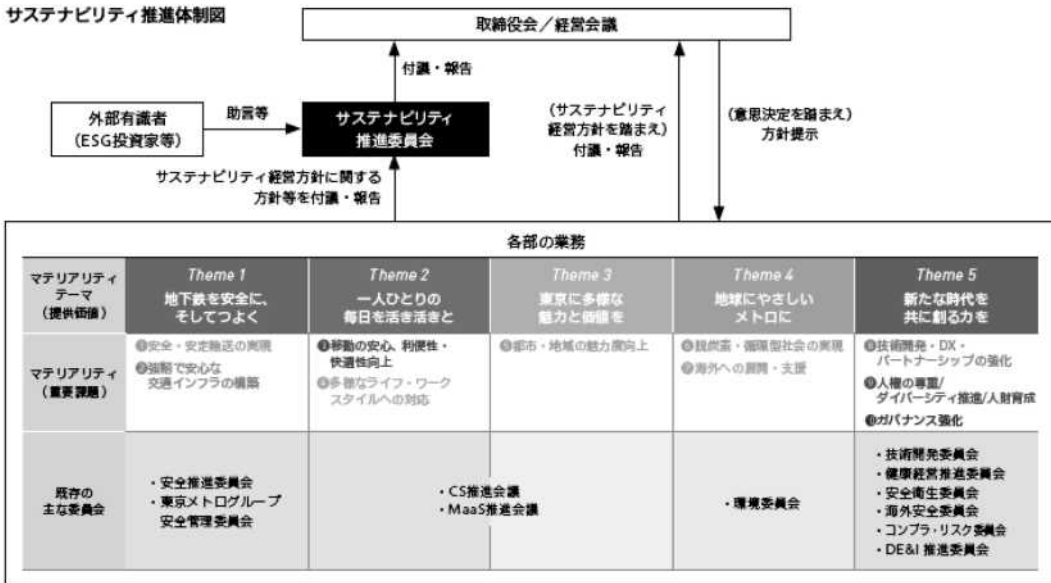
なお、文中の将来に関する事項は、本書提出日現在において、当社グループが判断したものです。

(1) サステナビリティ全般

① ガバナンス

従前、サステナビリティに関する議論は社長を議長とするサステナビリティ推進会議で行ってまいりましたが、2023年4月、新たに社内規程化したサステナビリティ推進委員会を設置しました。全業務執行役員をメンバーとし、必要に応じて外部有識者を交えて議論を進める形とすることで体制を強化しています。引き続き重要案件については取締役会に付議し、より一層サステナビリティ経営の推進を図っています。

サステナビリティ推進体制図



② 戦略

当社グループは、「安心で、持続可能な社会」の実現を目指し、2022年に策定したサステナビリティ経営ビジョン及び10個のサステナビリティ重要課題(マテリアリティ)に基づき、環境・社会・経済の持続可能性に配慮し、事業を通じた社会課題の解決を図るべく、サステナビリティを経営の中心に据え、対応方針や具体的な目標を設定し、サステナビリティ経営を推進しています。

非財務KPI①

マテリアリティごとに2030年を目標とするKPIを設定し、進捗を報告することで、社会課題の解決に向けた取組みを着実に推進してまいります。

提供価値	マテリアリティ	取組の方向性	KPI	2024年度目標値(中計)	2023年度4Q時点実績	2030年度目標値	
Theme1 地下鉄を安全に、 そしてつよく	①安全・安定 輸送の実現	安全の確保	鉄道運転事故件数 ^{※1} (自社区外を除く)	0件	0件	ゼロを目指す	
			インシデント件数 ^{※2}	0件	0件	ゼロを目指す	
		安定性の向上	定時運行率 ^{※3}	98%	99%	98%	
Theme2 一人ひとりの 毎日を生き活きと	②強靱で安心な 交通インフラの構 築	社会インフラの強靱化 (自然災害対策)	浸水対策整備率	60%	60%	75%	
			利便性・ 快適性向上	お客様満足 度	JCSI(日本版顧客満足度 指数)における「顧客満足」 評点	72.0点以上	68.2点
		バリアフ リー		鉄道駅 バリアフリー化率 ^{※4} (ホームドア・エレベーター・バリアフリーイ レ)	92%	91%	100%
		Mトボ		Mトボ会員数	100万人	52.5万人	150万人
③移動の安心、 利便性・快適性向 上	新たな乗車 サービスの 普及	MaaS	【定性目標】 東京メトロmy!アプリ等 を活用したパーソナライ ズされたサービスの普 及	パーソナライズされた 目的地を提供 ・他企業等との連携によ るお出かけの際に役に立 つ情報やサービス提供 ・リアルタイム混雑情報 の全路線対応	・東京都交通局と共同で、 両者局の公式アプリ(「東 京メトロmy!アプリ」及 び「都営交通アプリ!」)を 介した観光遊船(シンフォ ニークルーズ)の利用予約 を開始	当該サービス導入実績・概 要を報告	

※1 鉄道運転事故とは、鉄道事故等報告規程第3条の中で定められている以下7つを指す(列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人乗車事故、鉄道車両事故)
 ※2 インシデントとは、鉄道運転事故が発生するおそれがあると認められる事象のこと
 ※3 全路線平日における5分以内の到着時間から算出
 ※4 全駅(130駅のうち、ホームドア設置、エレベーター・ムート整備、バリアフリー化)整備がすべて完了した駅数の割合

非財務KPI②

提供価値	マテリアリティ	取組の方向性	KPI	2024年度目標値(中計)	2023年度4Q時点実績	2030年度目標値	
Theme2 一人ひとりの 毎日を生き活きと	④多様なライフ・ ワークスタイルへの 対応	多様なニーズへの対応	【定性目標】 お客様ニーズに対応し たサービスの導入	流通事業、広告事業、情 報通信事業、新規ビジネ ス開発に関する実績・概 要を報告	・積極的な店舗入替を実施 するとともに、新業態の自 動販売機を設置。 ・デジタルサイネージにつ いては、設置に向けて準備 を推進。 ・第4世代通信サービスに ついては通信事業者が策 定する計画に協力し、整備 を推進。 ・新規ビジネス開発につ いては、事業化した土木検査 システムの外販に注力する とともに、お客様ニーズに 対応した新規サービスの導 入に向けた事業検証の実 施。	流通事業、広告事業、情 報通信事業、新規ビジ ネス開発に関する実績・ 概要を報告	
Theme3 東京に多様な 魅力と価値を	⑤都市・地域の 魅力度向上	まちの活性化	開発物件数	4件 (2022年度～2024年度)	1件	13件(2022年度～ 2030年度)	
		地域連携	沿線等との 連携施策	沿線等連携施策の 参加人数	20万人 (2022年度～2024年度)	17.6万人	60万人 (2022年度～2030年度)
			City Tourism	City Tourism企画券 利用者数	25万人	15.7万人	40万人
Theme4 地球にやさしい メトロに	⑥脱炭素・ 循環型社会の実現	脱炭素社会の実現	当社グループ全事業に おけるCO ₂ 排出量	45.5万 t-CO ₂ 以下、 22%減(2013年度比)	36.1万 t-CO ₂ (2022年 度実績)、38.2%減 (2013年度比)	29.2万 t-CO ₂ 以下、 50%減(2013年度比) ※参考:2050年度実質ゼロ を目標とする	
		循環型社会の実現	【定性目標】 資源循環等の推進	環境基本方針に 基づく取組の継続的な実 施	当社グループが運営する 一部の飲食店から排出さ れる廃食用油をSAF(化石 燃料以外を原料とする持 続可能な航空燃料)の原料 に再利用する取組に関する 合意書を締結。	環境基本方針に 基づく取組の継続的な 実施	
⑦海外への 展開・支援	海外都市への 展開・支援	海外都市間交通発展支援	海外鉄道ビジネス 関与都市数	49都市 (2022年度～2024年度)	24都市	実績を報告 ※目標値については状 況を踏まえて設定	

非財務KPI③

提供価値	マテリアリティ	取組の方向性	KPI	2024年度目標値(中計)	2023年度4Q時点実績	2030年度目標値
Theme5 新たな時代を 共に創る力を	⑧技術開発・DX・パートナーシップの強化	技術開発	【定性目標】 技術開発の推進	技術開発の成果について 実績・概要を報告	—	技術開発の成果について 実績・概要を報告
			【定性目標】 専門人材の育成	鉄道技術等に係る専門人材について 実績・概要を報告	—	鉄道技術等に係る専門人材について 実績・概要を報告
		DX	データ分析人材 (基礎レベルの技術者)の育成	年間25名	27名	実績を報告 <small>※目標値については状況を踏まえて設定</small>
			内製開発人材 (基礎レベルの技術者)の育成	年間40名 <small>(2023年度から毎年)</small>	45名	実績を報告 <small>※目標値については状況を踏まえて設定</small>
	パートナーシップの強化	【定性目標】 外部企業等との パートナーシップによる 新たな企業価値の創出	外部企業等とのパートナーシップ によって創出された新たな共創案件 数について実績・概要を報告	アクセラレータープログラム2023の募集 を開始するとともに、過去の採択企業である マナルダ等と事業検証を実施している。	外部企業等とのパートナー シップによって創出された新 たな共創案件数について実績・ 概要を報告	
	⑨人権の尊重 /ダイバーシティ推進/ 人財育成	ダイバーシティ推進	女性社員比率	7.4%	7.2%(2024.4.1時点)	10%以上
			女性管理職比率	前年度比増	3.0%(2024.4.1時点)	10%以上
			女性採用比率	30%	19.6%(2023.10.1入社及び2024.4.1入社)	35%
			障がい者雇用率	法定雇用率以上	3.05%(2023.6.1時点)	法定雇用率以上
		労働安全衛生	育児休暇取得率	男女ともに100% <small>(2022年度下期以降)</small>	男性:95.7% 女性:100%(2023.10~2024.3実績)	男女ともに100%
			労働災害発生 (鉄道重大災害件数)	継続して0件	1件(2024.3.31時点)	継続して0件
	社員とその家族 の健康と幸福	【定性目標】 健康経営の推進	健康経営に関する指標の 実績・概要を報告	計画した施策のうち、歩いてドン、禁煙治療の費用 補助、禁煙支援窓口、健康ごはんメニュー開発、 朝食提供、情報発信を実施している。	健康経営に関する指標の 実績・概要を報告	
		社員の働きがい (働きやすさ・やりがいの創出)	社員満足度	実績を報告	全社員を対象に調査を実施した。 上司からのサポートや周囲との連携など ソフト面が強みである一方で、職場環境など ハード面が弱みとの結果となった。 改善に向け、各所属長等によるアクション プランの策定及び所属員への共有や、今 後の職場環境整備等について検討を進めた。	実績を報告 ^{※5}
	⑩ガバナンス 強化	人権の尊重	【定性目標】 ステークホルダーの人権尊重	人権方針に基づく取組の 継続的な実施	有識者ダイアログを踏まえ、人権方針を公表 (2023.3.29)	人権方針に基づく取組の 継続的な実施
ガバナンス強化		業務上の組織的な刑法・行政法規 違反件数	継続して0件	1件	継続して0件	

※5 KPI設定時には「調査実施後、目標設定」としていたが、今後策定する職場環境整備の計画を踏まえて設定することとした。

③リスク管理

サステナビリティ推進委員会において、サステナビリティ戦略に関するフォローアップを実施し、全社的なリスクマネジメントとの連携を含め、サステナビリティに関するリスクの管理を進めています。具体的には水害などを含む自然災害リスクやハラスメントリスクを全社リスクとして位置付けているとともに、2023年度より環境・人権に関するリスクも個別リスクとして、管理しています。

(リスクマネジメント体制等の詳細については、当社のサステナビリティレポート2023 (<https://www.tokyoMetro.jp/corporate/csr/report/pdf/sr2023.pdf>) をご覧ください。)

④指標及び目標

社会課題の解決を着実にを行うため、マテリアリティごとに2030年を目標とするKPI(「(1)サステナビリティ全般 ②戦略」をご覧ください。)を設定しています。これらの進捗を報告することで、社会課題の解決に向けた取組を推進していきます。

(2) 気候変動

①ガバナンス

「(1)サステナビリティ全般 ①ガバナンス」と同様の体制にて議論を行っています。社長が議長を務めるサステナビリティ推進委員会で環境基本方針や長期環境目標、気候関連非財務指標の設定等を行うとともに、気候関連のリスク/機会の検討・承認・フォローアップを実施し、重要案件は取締役会に付議しています。

また、気候変動や資源循環関連対応を中心とした環境保全活動を全社的に推進するため、サステナビリティ推進部担当執行役員が委員長を務める環境委員会において、環境目標に対する各部門の活動進捗状況の検証・評価、結果の報告等を行い、マテリアリティテーマ4「地球にやさしいメトロに」の実現に向けた環境保全活動の継続的な改善に取り組んでいます。さらに、東京メトログループ各社でも環境マネジメントシステムを運用して

おり、グループ共通の環境目標及びグループ会社ごとの環境目標を設定し、グループ全体で環境保全活動に取り組み体制としています。

②戦略

他の交通手段と比較してCO₂排出量が少ない鉄道事業の特性を活かし、運輸部門の脱炭素化に貢献しています。また、気候変動による水害の激甚化を想定し、浸水深に応じた駅出入口の止水板の改良、防水扉の設置、上屋建て替えによる完全防水型出入口への改良、換気口浸水防止機の改良、換気塔の高上げ、地上駅・地上設備の外壁の鉄筋コンクリート化、トンネル坑口への防水ゲートの設置等のハード面の対策とBCP（事業継続計画）の策定や関係自治体等との連携等のソフト面の対策を行っています。

さらに、長期環境目標「メトロCO₂ゼロ チャレンジ 2050」を設定し、当社グループ全事業が排出するCO₂排出量について「2030年度に△50%（2013年度比）」「2050年度実質ゼロ」を目指しています。2024年3月には当社の持つ環境優位性によるCO₂削減貢献量を算出・公表するとともに、同年4月からインターナルカーボンプライシングを導入し、省エネの推進及び再エネの推進の加速を図ることで、各ステークホルダーとの連携を深め、モーダルシフトや当社線のご利用を促し、脱炭素社会の実現への寄与を図ります。

なお、当社はTCFD提言への賛同を表明しており、それに向けた同フレームワークに準じた情報開示を行っています。

主な移行リスク／機会(脱炭素社会実現シナリオ：2°C未満／1.5°Cの場合)

種類	外部環境の変化 (シナリオ別)	生じる影響	リスク 機会	時間軸	影響	取組みの方向性
政策・法規制	炭素税の導入	素材価格の高騰	リスク	長期	中	●より低炭素な製品調達
		電気料金の上昇	リスク	短中期	中	●安価で大量の再エネ電力調達(PPA等) ●省エネ効果の高い車両、設備等の導入・更新
		ガソリン代高騰による車離れ	機会	短中期	中	●公共交通の利用促進(利便性向上やPRなど)
市場	エネルギーミックスの変化	電気料金の上昇	リスク	短中期	大	(上記「炭素税の導入：電気料金の上昇」の記載と同様)
	環境にやさしい交通手段の普及	電力供給の不安定化による停電増加 燃料電池バス・EV、自転車等を組み合わせたMaaSの進展	リスク 機会	長期	中	●BCPに沿った対応の徹底、必要に応じた計画の改善 ●多様なパートナーと連携した「my! 東京MaaS」の推進
評判	ステークホルダーの環境意識の高まり	お客様の通勤機会の減少	リスク	長期	中	●環境にやさしい交通手段である鉄道の利用促進 (「my! 東京MaaS」の推進等)
		環境優位性の評価によるお客様の需要増加	機会	長期	大	●新たなお出かけ機会の創出 (東京の都市内観光「City Tourism」による需要創出等)
		ESG評価を重視した新たな投資家層の拡大	機会	短中期	中	ESGに関する情報開示の推進

参照シナリオ

・Sustainable Development Scenario (出典：IEA「WEP2020」「WEO2021」「ETP2020」) ・Net Zero Emissions by 2050 Scenario (出典：IEA「WEO2021」「Net Zero by 2050」)

主な物理的リスク／機会(温暖化進展シナリオ：4°C以上の場合)

種類	外部環境の変化 (シナリオ別)	生じる影響	リスク 機会	時間軸	影響	取組みの方向性
急性	豪雨の激甚化、洪水の頻発化	鉄道施設の損傷	リスク	短中期	大	●駅出入口、換気口、トンネル出入口等の浸水防止対策の継続実施 ●浸水被害軽減のためのBCPの継続的な改善(早期復旧策含む) ●関係自治体、河川管理者等との連携体制の構築
		運休の発生	リスク	短中期	中	
		沿線地域の被災	リスク	短中期	大	
		浸水想定域拡大に伴う設備投資増	リスク	短中期	中	
慢性	平均気温の上昇	新型コロナウイルス感染症の発生	リスク	短中期	大	●新型コロナウイルス感染症対策で培った知見の活用(窓開け、換気設備、混雑状況発信、消毒液設置等) ●地下駅や車両の空調効率化 ●利用状況に応じた輸送の見直し ●新たなお出かけ機会の創出 (東京の都市内観光「City Tourism」による需要創出等) ●「駅・まち一体」開発の推進(地上に出ない移動環境の提供) ●「駅・まち一体」開発の推進(地上に出ない移動環境の提供)
		空調需要の増加	リスク	長期	中	
		夏季の出控え	リスク	長期	中	
		気温上昇による地上移動の忌避	機会	長期	中	

参照シナリオ

・RCP8.5 (出典：IPCC「AR5」) ・SSP5-8.5 (出典：IPCC「AR6」)

③リスク管理

脱炭素社会実現シナリオ、温暖化進展シナリオの各シナリオ分析に基づき12のリスクと5の機会を設定しています。今後は、設定したリスクについてサステナビリティ推進委員会においてTCFD提言に基づく気候関連リスクのフォローアップを実施するとともに、全社的なリスクマネジメントとの連携も含めた気候関連リスクの管理体制構築の検討を進めます。

なお、「主な移行・物理的リスク/機会」については、「(2)気候変動 ②戦略」に記載しています。

④指標及び目標

当社グループでは、長期環境目標「メトロCO₂ ゼロ チャレンジ 2050」を設定し、当社グループ全事業が排出するCO₂排出量について「2030年度に△50%（2013年度比）」「2050年度実質ゼロ」を目指しています。

当社グループが排出するCO₂量は、そのほとんどが電力由来です。これまでもエネルギー効率に優れた車両への更新等により省エネを推進してきており、今後も継続していきます。その上で、2030年度時点では、一部の電力を再生可能エネルギー由来の電力に置き換えることで2030年度目標（2013年度比△50%）の達成を目指します。2030年度から2050年度に向けては、大規模再生可能エネルギーによる電力調達を実施し、電力を100%再エネ由来電力に置き換える方針です。なお、電力以外のその他燃料からのCO₂排出量は僅少ですが、クレジットによるオフセット等を活用し、2050年度実質ゼロ実現を目指します。

なお、2023年度の連結CO₂排出量（Scope 1、2）は、36.1万t、Scope 3におけるCO₂排出量は、64.3万t（注）となりました。当該排出量については、第三者認証を取得予定です（第三者認証取得に伴い数値が変動する可能性があります。）。

項目	2030年度目標	2013年度 (基準年度)	2023年度実績	基準年度増減
CO ₂ 排出量（Scope 1、2）	50%削減	58.4万t	36.1万t	△38.2%
CO ₂ 排出量（Scope 3）	—	—	64.3万t	—

2024年4月からは、丸ノ内線・南北線に水力発電由来の再生可能エネルギーを導入しました。よって、2024年度からは両路線で使用する全電力がCO₂排出量ゼロとなり、CO₂排出量（Scope 1、2）も減少します。

環境負荷低減に向けた取組、リスクマネジメント体制等の詳細については、当社のサステナビリティレポート2023 (<https://www.tokyoMetro.jp/corporate/csr/report/pdf/sr2023.pdf>) をご覧ください。

（注）Scope 3の対象カテゴリーはカテゴリー1 21%、カテゴリー2 61%、カテゴリー3 12%、その他6%（カテゴリー5、6、7、13）。カテゴリー1のみ単体。Scope 3の目標設定等については今後検討します。

(3) 人的資本・多様性

①ガバナンス

「(1)サステナビリティ全般 ①ガバナンス」に記載しています。

②戦略

1. 人財戦略の全体像

【『構造変革・新たな飛躍』の実現に向けた“あるべき組織の姿”】

経営環境の変化や将来的な生産年齢人口の減少が見込まれる中、社員の働き方や業務の在り方についても転換期を迎えています。このような状況のもと、DX等により既存の勤務形態（時間・場所）に捉われない、柔軟かつ自律性の高い働き方を実現し、人手に頼っていた業務を変革することで、社員一人ひとりがより創造的な業務に従事することを目指しています。

また、多様な社員がお互いに認め合い、アイデアを出し合い、切磋琢磨することでさらなる価値を創出し続ける組織となることを目指していきます。

目指す組織像の実現に向けて、DE&Iをさらに推進し、社員一人ひとりが能力を最大限発揮できる企業風土を醸成していきます。2023年には、人事部担当執行役員を委員長とした「DE&I推進委員会」を設置し、DE&I推進に関わる事項を協議・報告する場を設けるとともに、「DE&I宣言」を制定しました。

【人財戦略の中核となる求める人財像】

『構造変革・新たな飛躍』の実現のために、求められる基本的な3つの人財像を新たに策定しました。

- (1) 「自律」できる人財
高い規範意識のもと、自ら学び、自分の考えを大切に発信できる
 - (2) 「挑戦」できる人財
変化の兆しを感じ取り、変化を恐れず行動できる
 - (3) 「協働」できる人財
異なる価値観を受容・尊重し、周囲と連携することができる
- 求める人財像に合致するよう、人財戦略を組み立て、人的資本経営の実現を図ります。

2. 人財の多様性の確保を含む人財育成に関する方針（注）

[メンバー・チームの安心感を高め、成長と挑戦を促すリーダーシップの発揮]

社員一人ひとりが、「自律」「挑戦」を実現し、社員同士の「協働」により組織としてのアウトプットを最大化できるよう、まず組織のリーダー自身の行動を変革していきます。具体的には、リーダーが、最前線で業務に従事している組織のメンバーの声に耳を傾けるとともに、安心感を高め挑戦の意欲を引き出すリーダーシップを発揮できるようにすることを目指します。

[求める人財像の実現に向けた人財育成]

当社にとって変わらぬ責務である「安心の提供」を実現するための研修・訓練を日々、継続的に行うとともに、「自律」・「挑戦」・「協働」の実現に向けたマインド醸成、知識・スキル向上」に向けた各種研修等を実施しています。社員がより自律的に学べる機会を提供するために、動画視聴型ビジネススクール等の受講を促進しています。

さらに、時代のニーズに即した知識・技能を備えた人財を育成していきます。デジタル技術の活用やデータ分析のさらなる推進のため、社内を牽引するデジタル人財の育成を強化し、業務変革や新しい領域でのビジネス展開につなげていきます。

また、人財育成の質を維持することを前提に、研修・訓練の実施内容及び実施方法の最適化を図っています。

[知識・技能の向上と行動変革に向けた取組]

社員一人ひとりの考えや主体性を重視し評価するとともに、幅広い選択肢のもとキャリアを形成できるようにしていきます。自部門に閉じた業務遂行だけでなく、社内外の様々な価値観に触れる機会を提供することで、社員のさらなる成長を促していきます。

<DE & I 推進の取組>

全社員を対象として、DE & I の必要性を理解し、多様な価値観を持つ社員が生き活きと働くことができる企業となることを目的に研修を実施しています。

<評価・報酬等各種人事制度>

人財育成・処遇面から社員のモチベーションを維持・向上させることを目的とし、一人ひとりの活躍に応じた適切な評価、役職・評価結果に応じたメリハリのある報酬、適切な評価による登用・配置等が実現できるよう各種人事制度を検証し、必要に応じて見直しを行います。

<1 on 1 ミーティング>

上司・部下間のコミュニケーションの絶対量を増やし、部下の自律的な業務遂行やキャリア形成を支援することを目的として、2020年度より順次、本社及び現業の監督職を対象として導入しました。2023年10月からは現業の係員級にも同様の取組を拡大し、全社員が対象となりました。

<社内複業制度>

社員が新たな視点やスキルを獲得すること及び新たな価値の創出を目的として、本社各部が募集する業務について、職種、部門を越えて一時的に従事する社内複業制度を2022年度より導入し、2023年度末までに8件の募集事例、累計活用実績37名の活用事例があります。

3. 社内環境整備に関する方針（注）

[働きやすさ向上施策の推進]

交替勤務という特殊な勤務形態であることを踏まえ、ライフステージに合わせた働き方を実現するため、働きやすさ向上を進めています。

<育児休職制度>

育児休職制度については、子が3歳の年度末まで取得可能であり、2022年10月より、男性の育児休職制度を一部有給化することで従来よりも取得しやすい制度としました。なお、次世代育成支援対策推進法に基づく行動計画の策定・実施等により「くるみん認定」を受けています。

<短時間勤務制度>

1日の労働時間又は労働日数を減らす勤務制度であり、子が小学校3年生まで取得可能です。

<不妊治療支援>

不妊治療を理由に最大1年取得可能な休職等の制度を設けており、アプリを活用して妊活の疑問等について専門家のアドバイスを受けられるサービスを社員に提供しています。

<職場環境整備>

長期的な計画に基づき、職場環境の整備等を推進することにより、誰もが長く活躍できる職場を実現していきます。

[健康経営の推進]

人事部担当執行役員を委員長とした「健康経営推進委員会」において、健康課題を確実に解決していくために重点取組項目（喫煙対策・運動・睡眠等）の目標値を定め、組織的かつ計画的に健康づくり活動を推進しています。

また、「東京メトログループ健康宣言」をふまえ、当社グループの社員・会社・健康保険組合が一体となって、お客様に安心を提供し続け、社員とその家族が幸せで豊かな人生を送れるよう、こころとからだの健康づくりに積極的に取り組んでいます。

社員が心身ともに健康で働ける職場づくりに向けた取組を実施した結果、優良な健康経営を実践している企業として、2024年3月に健康経営優良法人2024（大規模法人部門）に認定されました。

[労働安全衛生の推進]

お客様に安心して当社グループをご利用いただくためには、社員が万全な状態で業務を遂行できる職場環境づくりが必要です。社員の安全確保と健康保持、職場環境の維持向上を図るため、職場ごとに安全衛生委員会等を設置し、労働災害の防止、疾病の予防等について調査・審議しています。

技術部門では、危険予知トレーニング活動やゼロ災運動、リスクアセスメント等の取組を通じて、社員の安全意識の高揚や職場における安全水準の向上に努めています。一方で、駅係員や乗務員への暴力行為による労働災害が多発していることから、駅に暴力行為の防止を呼びかけるポスターを掲出する等、鉄道業界全体で暴力行為の撲滅に向けた啓発活動に取り組んでいます。

（注）施策については、特に記載がない限り、当社における施策を記載しています。

③リスク管理

「(1)サステナビリティ全般 ③リスク管理」に記載しています。

④指標及び目標

項目 (注) 1		指標	2024年3月期目標 (注) 1	2024年3月期実績 (注) 1、2	2025年3月期目標 (注) 1
人財育成 方針	メンバー・チームの安心感を高め、成長と挑戦を促すリーダーシップの発揮	部長研修受講率	100%	92%	100%
		新任マネジメント層への研修受講率	100%	98%	100%
	求める人材像の実現に向けた人財育成	従業員あたり研修受講時間	前年度実績 72.1時間/人 並み	75.6時間	前年度実績並み
社内環境 整備方針	働きやすさ向上施策の推進	女性社員比率	2030年度10%以上	7.0%	2030年度10%以上
	健康経営の推進	健康経営優良法人認定	毎年度認定取得	2024認定取得	毎年度認定取得
	労働安全衛生の推進	労働災害件数（鉄道重大災害件数）	0件	1件	0件

(注) 1 連結ベースでの指標・目標を定めていないことから、当社における指標、実績及び目標を記載しています。

(注) 2 実績の対象期間は、女性社員比率（2023年4月1日時点）を除き、2024年3月期となります。

<人材戦略に関する詳細はこちらをご覧ください。>https://www.tokyoMetro.jp/corporate/work_life/index.html

(4) 人権

①ガバナンス

当社グループは、グループ理念「東京を走らせる力」のもと、「安心で、持続可能な社会」の実現に向け、当社グループの事業活動において影響を受けるすべての人々の人権を尊重すべく、2023年3月に「東京メトログループ人権方針（以下、「本方針」といいます。）」を定めました。本方針は、グループ理念、私たちの決意、サステナビリティ経営ビジョン、行動規範・行動基準に基づき、人権尊重の取組についての約束を示すものであり、人権に関する国際規範等を踏まえ、東京メトログループ全ての役員及び社員（雇用形態を問わない）に適用するとともに、取引先・パートナー等に対しても、本方針の理解と支持を求め、ともに人権尊重を推進します。

本方針を実現するため、当社グループは、「(1)サステナビリティ全般 ①ガバナンス」と同様、取締役会の監督のもと、サステナビリティ推進委員会を中心とした推進体制を構築し、人権尊重の取組を進めています。

②戦略

当社グループは、以下の課題を優先して取り組むべき人権課題として認識しています。なお、以下の課題は有識者意見交換会の内容を反映しており、社会の変化や事業の動向などを踏まえ、適宜見直しを図ります。

- ・安全に商品・サービスの提供を受ける権利の侵害
- ・安全かつ健康的な作業・生活環境を享受する権利の侵害
- ・過重労働の発生、休息・余暇を持つ権利の侵害
- ・ハラスメントの発生
- ・プライバシーの侵害
- ・雇用条件・待遇における差別
- ・機会・評価における差別

人権を尊重する責任を果たすために、人権デュー・ディリジェンスの仕組みを通じて、人権への負の影響を特定し、その防止又は軽減に取り組みます。対応策に優先順位をつける必要がある場合には、規模、範囲、救済可能性を考慮し、人権に対する最も深刻な負の影響に対処することを優先します。その上で、人権への負の影響を直接的又は間接的に引き起こした場合は、適切な手続きを通じて、是正及び救済に取り組みます。サプライチェーンにおいて東京メトログループの取引先・パートナー等が人権への負の影響を引き起こしている場合、東京メトログループは、当該関係者に対し、人権を侵害しないよう働きかけを行います。2023年12月には、取引先に遵守を求めている「東京地下鉄株式会社 調達ガイドライン」を改定し、人権や環境に関する指針を充実させました。さらに、2024年3月、取引先との共存共栄を進めるため「パートナーシップ構築宣言」を公表しています。

2023年度は、取引先、お客様、社員の各ステークホルダーにおける人権への負の影響を特定し、その防止又は軽減に取り組むために影響調査を実施しました。

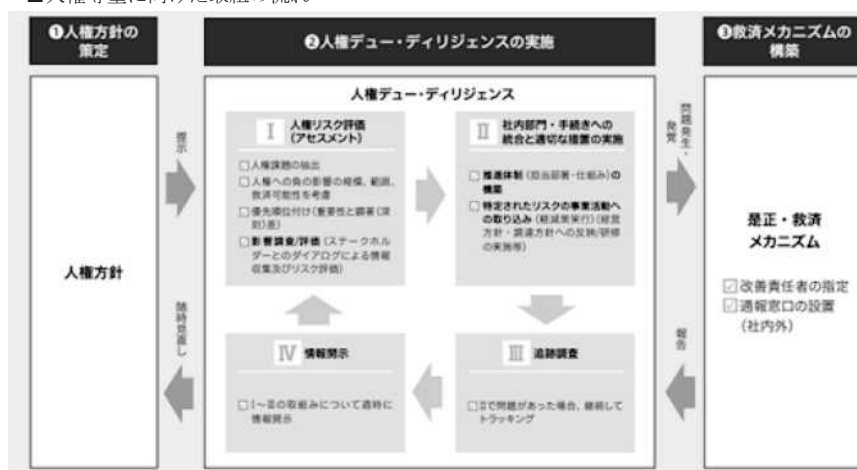
影響調査の結果、取引先については、対応が必要な企業に対して是正措置を申し入れ、是正を依頼しました。また、取引金額等を踏まえて5社を選定しヒアリングを行い、人権デュー・ディリジェンスへの取組への理解を求め、リスク防止及び軽減へ向けた協力を依頼しました。

お客様については、「提供する施設の安全衛生」、「多様なお客様が利用できる環境」について不足感を感じており、人権課題として認識している可能性があることが判明しました。今後も継続して影響調査を行うとともに、各種清掃業務の着実な実施や、バリアフリー移動経路情報等を伝える「東京メトロmy!アプリ」や「バリアフリー便利帳」の更なる周知を図っていき、お身体の不自由なお客様をはじめとした全てのお客様に安心してご利用いただけるよう、エレベーター、エスカレーター及びバリアフリースイールの整備を進めます。

社員については、「人権方針の理解不足」「相談窓口の認知不足及び利用に係る不安」「ハラスメント」等に課題が見られました。今後も継続して、各種研修を通じて人権方針の浸透や相談窓口の周知徹底・信頼性向上を推進することで、さらなる人権尊重の取組を進めていきます。また、2024年3月には、暴力行為等のカスタマーハラスメントに対して毅然と対応することを表明する「東京メトログループカスタマーハラスメント対応ポリシー」を制定し、カスタマーハラスメントの抑制、安全な就業環境の確保を図っています。

2024年4月には、多様なステークホルダーとの価値共創が重要となっていることを踏まえ、「マルチステークホルダー方針」を策定しました。今後も、関連するステークホルダーと誠実に対話し協議することにより、人権尊重の取組の向上及び改善に努めるほか、役員及び社員に対して、教育・研修を通じて取引先・パートナー等に対しても、人権を侵害しないよう理解浸透に努めます。

■人権尊重に向けた取組の流れ



③リスク管理

当社グループの事業活動を通じ人権を侵害する行為が発生した場合には、当社グループが社会的非難を受け、業績等に影響を及ぼす可能性があります。そのため、人権デュー・ディリジェンスの仕組みを通じて、人権への負の影響を特定し、その防止、軽減に取り組んでいきます。

また、「(4)人権 ①ガバナンス」に記載している推進体制の構築に合わせて、当該リスクに関するの評価や管理を行うための体制を整備していきます。

なお、詳細なリスク情報は、「第2 事業の状況 3 事業等のリスク (2) 自然災害、感染症、気候変動等に関連するリスク ④人権について」に記載しています。

④指標及び目標

「(1)サステナビリティ全般 ②戦略」に掲載している非財務KPIの2024年度目標値(中計)に沿って、取組を進めていきます。

3 【事業等のリスク】

本書に記載した事業の状況、経理の状況等に関する事項のうち、経営者が当社グループの財務状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況に重要な影響を与える可能性があると認識している主要なリスクについては、次のようなものがあります。

なお、当社グループでは、事業等のリスクを、将来の経営成績等に与える影響の程度や蓋然性、リスクの性質等に応じて、分類しています。

文中の将来に関する事項は、本書提出日現在において当社が判断したものです。また、以下のリスクは当社グループの全てのリスクを網羅したのではなく、予想される主なリスクを例示したものです。

(1) 当社グループの経営環境に関連するリスク

① 人口動向等について

当社グループは、東京都区部及びその周辺地域で鉄道事業を中心に事業を展開しています。わが国における経済的中心地である東京都区部に強固な基盤を有することは、高い営業収益力を保つ上で当社グループの強みの一つであり、この営業基盤の特性を最大限活用していきます。

しかしながら、首都圏の人口動向については、中長期的には減少傾向となることが予想されています。また、首都圏における就業・就学人口の減少、高齢化の進展等による人口構造の変化や、テレワークやウェブ会議の進展・定着とこれに伴う通勤・移動需要の減少等の社会構造の変化が進んだ場合、さらには今後、首都圏における経済情勢の大きな変化、大企業の本社機能又は政府機関の東京都区部からの移転等が生じた場合には、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

② 電力料金、原材料価格及び労務費の高騰について

当社グループは、今後も効率的な事業運営に努めていきますが、列車の運行等に際し多大な電力を消費するほか、継続的な設備投資やトンネルをはじめとした鉄道設備の維持補修等を行っていることから、電力料金、原材料価格及び労務費の動向が、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。また、2022年度の電力料金の大幅な高騰を踏まえ、2023年度より調達先を変更し、従前より燃料価格や市場価格の影響を受けにくい新たな電気料金制度のもとで電力を使用しておりますが、電力料金が高騰し、それが長期にわたって継続する場合には、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

なお、これらのコストが上昇する要因としては、円安の進行や燃料価格等の高騰、再生可能エネルギー発電促進賦課金の増額、労働需給のひっ迫等が想定されます。

(2) 自然災害、感染症、気候変動等に関連するリスク

① 自然災害・事故等について

当社グループは、安全の確保を常に念頭に置き、技術面からの更なる安全性向上に向けた取組を実施するとともに、安全管理規程に基づく安全マネジメント体制の運用等制度面からの取組も推進し、安全の確保を目指しています。さらに、首都直下地震や大規模浸水等に備えた鉄道事業における自然災害対策として、施設の耐震性の強化、帰宅困難者対策、洪水等による浸水対策等の諸課題への取組を強化するとともに、危機管理機能の強化を推進しています。

しかしながら、地震・洪水・台風等の自然災害、大規模停電又は電力の使用制限や、これらに伴う保守部品等のリソース供給不足、重大な犯罪行為やテロリストによる攻撃等により当社の路線の運行に支障を来す事態となった場合や、当社の路線において重大な事故等が発生した場合には、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

特に当社の路線、コンピューターシステム及び本社施設等は、そのほとんどが東京都区部に位置していることから、当該地域に大地震をはじめとする重大な自然災害・事故等が発生した場合には、当社グループの多くの施設等に被害が及ぶ可能性があります。また、当社の路線、施設の大半は地下にあるため、火災、浸水等の災害が発生した場合には、その被害が大きくなる可能性があり、これにより、事業が復旧するまでに相応の時間を要する等、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

② 感染症について

新型インフルエンザや新型コロナウイルス等の感染症が当社沿線地域において大規模に流行し、外出自粛等により通勤・通学・業務・私事利用を問わず鉄道利用者が大幅に減少した場合、世界的な流行に伴い訪日外国人が大幅に減少した場合や、列車運行等の事業運営に支障を来す場合等には、当社グループの業績等に重大な影響を及ぼす可能性があります。

③ 気候変動について

近年、気候変動は大きな社会経済リスク及び機会をもたらす要因の一つであり、世界中の政府や企業において脱炭素化の動きが広がっています。東京都区部及びその周辺地域で鉄道事業を中心に事業を展開する当社グループは、自然災害による事業リスクに加え、主要事業である鉄道事業が電力を消費するという特性を有することから、当社グループのサステナビリティ戦略を推進していくことを目的に、2019年4月からサステナビリティ推進体制を新たに整備し、社長を議長とする「サステナビリティ推進会議」を設置し、サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）テーマに「地下鉄を安全に、そしてつよく」及び「地球にやさしいメトロに」を掲げ、気候変動問題に関する取組を強化してきました。なお、サステナビリティ推進会議については、2023年4月からサステナビリティ推進委員会と名称を改め、体制を強化しました。

当社グループは、このような取組を引き続き推進していく予定ですが、今後、政策・法規制の見直しやエネルギーミックスの変化による電力料金の上昇等のほか豪雨の激甚化による鉄道施設の損傷・沿線地域の被災、平均気温の上昇による感染症の発生・拡大等が生じた場合、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

また、当社グループは2022年3月にTCFD提言への賛同を表明するとともに、主要事業である鉄道事業への気候関連リスク／機会を開示しました。当社グループは、開示情報を活用してステークホルダーの皆様との対話を活性化させ、気候変動問題に関する取組を今後も推進していく予定です。しかしながら、このような取組にも関わらず、ステークホルダーの皆様から気候変動に関する情報開示に十分に対応していないと判断される場合には、当社グループの社会的信用の低下等により、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

④ 人権について

日本国内における労働力人口減少や働き方改革等といった雇用環境等の変化が生じる中で、当社グループの事業に関わる人的資本は多様化しており、社会的、国際的に人権意識が一層高まっていることも踏まえ、人権問題に対しては、より多面的に対処する必要性が高まっていると考えています。そのため、サステナビリティ重要課題（マテリアリティ）に「人権の尊重」を掲げ、人権尊重に向けた取組を強化し、2023年3月に「東京メトログループ人権方針」を制定・公表しました。

しかしながら、こういった取組にも関わらず、当社グループ内のみならず、取引先、事業パートナー等を含む当社グループを取り巻く国内外のステークホルダーに関し、当社グループの事業活動を通じ人権を侵害する行為が発生し、当社グループの社会的信用の低下が生じた場合には、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

(3) 当社グループの経営に関連するリスク

① 法的規制等について

鉄道事業においては、鉄道事業法（昭和61年法律第92号）の定めにより、経営しようとする路線及び鉄道事業の種別について許可を受ける必要があります（同法第3条）。

収益の中心となる運賃面においては、上限運賃を設定するときは国土交通大臣の認可を受けなければならないが、上限運賃の範囲内で運賃を改定する場合にも、事前に国土交通大臣に届け出ることとされています（同法第16条）。

当社が現在取得しているこれらの国土交通大臣の許可及び認可には期間の定めは無く、当社の現在の運賃は、2019年9月5日に変更の認可を受けたものです（2019年10月1日より改定後の運賃を適用）。

なお、運賃の改定を施行するに当たっては、所定の手続を経る必要があることから、機動的な運賃の改定を行うことができない場合等には、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

また、2021年12月に軌道法施行規則（大正12年内務省・鉄道省令）及び鉄道事業法施行規則（昭和62年運輸省令第6号）の改正により創設された「鉄道駅バリアフリー料金制度」に基づき、バリアフリー設備の整備費等に充当するための料金を定める場合には、バリアフリー整備・徴収計画を作成の上、事前に国土交通大臣に届け出ること

とされています（鉄道事業法第16条第4項）。鉄道駅バリアフリー料金は、第二次交通政策基本計画（2021年5月8日閣議決定）に基づき、利用者に過度の負担感を与えないものとする必要があるとされており、また、その総徴収額はバリアフリー整備・徴収計画における総整備費を超えない額とすることとされています。

当社は2023年3月18日から、運賃に加算して鉄道駅バリアフリー料金の収受を開始しておりますが、法令又は運用の変更等により、バリアフリー整備・徴収計画に定めたとおり料金の徴収ができない場合には、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

鉄道事業を休廃止する場合には、事前に（廃止の場合は廃止日の1年前までに）国土交通大臣に届出を行うこととされています（同法第28条、第28条の2）。また、鉄道事業法、同法に基づく命令、これらに基づく処分、許可・認可に付した条件に違反した場合、正当な理由がないのに許可又は認可を受けた事項を実施しない場合、同法第6条に定める事業許可の欠格事由に該当することとなった場合などの際には、国土交通大臣は事業の停止を命じ又は許可を取り消すことができるとされています（同法第30条）。仮に、国土交通大臣より事業の停止や許可の取消しを受けた場合には、事業活動の継続に支障を来すこととなりますが、現在、同法に抵触する事実等は存在せず、事業活動の継続に支障を来す要因は発生していません。

当社は鉄道事業法に加えて、東京地下鉄株式会社法（平成14年法律第188号）や安全、環境、バリアフリー等の規制に関する様々な法令の適用を受けており、これらの法令が改正され又はその運用が変更された場合、その内容によっては当社の事業活動における柔軟性の減少、費用の増加等を招き、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

なお、東京地下鉄株式会社法の概要は以下のとおりですが、この法律においては、国及び同法附則第11条の規定により営団から株式の譲渡を受けた地方公共団体は、特殊法人等改革基本法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する旨規定されています（東京地下鉄株式会社法附則第2条）。

また、2021年4月2日に開催された、第3回交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等に関する小委員会において、国土交通省が配布した資料には、「東京メトロが完全民営化（政府が株式を全て売却）した場合には、JR本州3社・JR九州の例を踏まえると、現行の東京メトロ法に基づく監督規定は廃止される一方、引き続き、鉄道事業法等の規定に基づき鉄道事業を運営することとなる。」旨記載されています。

(i) 制定趣旨・目的等

東京地下鉄株式会社法は、当社の設立について定めるとともに、その目的、事業に関する事項について規定しています。同法は、鉄道事業法に加えて当社を規制するとともに、商号の使用制限等の特例措置を定めています。

なお、東京地下鉄株式会社法に基づく政府の規制は、当社の経営の自主性の確保を前提とするものであり、毎事業年度の開始前に事業計画を国土交通大臣に提出することは求められているものの、事業計画の認可、関連事業の実施についての認可等は不要とされています。

(ii) 概要

ア 国土交通大臣による認可を必要とする事項

(ア) 発行する株式又は新株予約権を引き受ける者の募集等の認可（東京地下鉄株式会社法第4条第1項）

会社法（平成17年法律第86号）第199条第1項に規定するその発行する株式若しくは会社法第238条第1項に規定する募集新株予約権を引き受ける者の募集をし、又は株式交換若しくは株式交付に際して株式、新株予約権若しくは新株予約権付社債を発行しようとするときは、国土交通大臣の認可を受けなければなりません。

(イ) 代表取締役等の選定等の決議の認可（同法第5条）

代表取締役又は代表執行役の選定及び解職並びに監査等委員である取締役若しくは監査役の選任及び解任又は監査委員の選定及び解職の決議は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じません。

(ウ) 定款の変更等の認可（同法第7条）

定款の変更、剰余金の配当その他の剰余金の処分（損失の処理を除く）、合併、分割及び解散の決議は、国土交通大臣の認可を受けなければ、その効力を生じません。

イ その他の規制事項

国土交通大臣への事業計画及び財務諸表の提出義務（同法第6条、第8条）、国土交通大臣の監督・命令権限

並びに報告指示及び検査権限(同法第9条、第10条)が規定されています。

ウ 特例措置

(ア) 商号の使用制限(同法第2条)

当社でない者は、その商号中に東京地下鉄株式会社という文字を使用してはなりません。

(イ) 一般担保(同法第3条)

社債権者は、当社の財産について、民法の規定による一般の先取特権に次いで優先弁済を受けることができます。

② 鉄道事業に関する道路占用料について

当社の路線は、主として道路の地下を運行しているため、道路法(昭和27年法律第180号)第39条第1項の規定により、道路占用料徴収の対象となっていますが、本書提出日現在、指定国道及び指定国道以外の道路のいずれについても、出入口等の地上施設を除く地下施設については、各種法令・条例等の減免措置の適用により、道路占用料の全額を免除されています。このうち、指定国道の地下施設の道路占用料については、2022年12月に、国土交通省より、当社株式の上場後は、他の第三セクターの地下鉄事業者と並びを取り、道路法施行令(昭和27年政令第479号)で定める金額の10%として取り扱うこととし、当社の完全民営化後の指定国道の道路占用料の取扱いについては、現時点では取扱いを決めず、完全民営化の時期が具体化した段階で改めて協議するとの方針が示されております。かかる方針に変更があった場合や、将来において当社の完全民営化の時期が具体化した際の指定国道の道路占用料の取扱いの具体的な内容によっては、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

また、指定国道以外の道路については、当社の株式上場後も継続して減免措置が適用される予定ではありますが、今後、現行の各種法令等の改正により、これらの指定国道以外の道路においてもこの減免措置が受けられなくなった場合には、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

③ 中期経営計画について

当社グループは、2022年4月に、持続可能な鉄道事業の運営と成長戦略による収益拡大を実現すべく、「構造変革」・「新たな飛躍」を基本方針に掲げ、4つの重点戦略を設定した、2022年度から2024年度までの中期経営計画「東京メトロプラン2024」を公表しました。また、2023年3月には、コロナ禍における行動制限の緩和等による旅客運輸収入の回復や電力料金の高騰等、同計画策定時の前提が大きく変化したことを踏まえ、設備投資計画の見直しやポストコロナを見据えた経営目標値の上方修正等を内容とする「東京メトロプラン2024」の変更を行いました。

中期経営計画においては、鉄道事業の持続可能性の向上を図るべく、安全の確保を前提に、次世代に向けたコスト構造や業務の抜本的な見直し等、「構造変革」に取り組むとともに、新線建設、お出かけ機会の創出、都市・生活創造事業の強化等、「新たな飛躍」を目指した取組を推進することを基本方針としています。

しかしながら、「第2 事業の状況 3 事業等のリスク」に記載された事項を含む様々なリスク要因により中期経営計画に掲げる取組が計画どおりに進捗しない可能性や、中期経営計画を策定するための各種の前提が変化する可能性があります。このような場合には、当社グループは、かかる状況や変化に対応した成長戦略又は事業運営を立案又は実行するよう努めますが、適時に成長戦略や事業運営を変更し、又は改善することができないなど様々な要因により、中期経営計画で掲げた経営目標について、当初計画した期間内に又は当該期間経過後においても達成できない可能性があります。

④ 他事業者との競合等について

当社グループは、運輸業において一部の鉄道事業者及びタクシー、バス等の交通機関と競合関係にあるほか、自家用車等の他の交通手段の利用の多寡にも影響を受けます。したがって、他事業者による新線開業や、他事業者同士による相互乗り入れ等の新しいサービスの提供は、当社の路線の輸送人員を減少させ、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

また、当社は他事業者との相互乗り入れ等により、当社の利用者の利便性向上及び輸送人員の拡大を図っていますが、自然災害や事故、停電又は電力の使用制限その他の理由により相互乗り入れ等のサービスを提供できなくなった場合には、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

⑤ 長期債務について

当社は、前身の営団時代から地下鉄ネットワークの整備拡充に努め、その建設資金の多くを財政融資資金法（昭和26年法律第100号）に基づく財政投融资による政府からの借入金及び交通債券等の長期資金にて調達してきました。また、当社は、これら債務の償還や鉄道事業を中心とした継続的な設備投資のために、社債の発行や借入金により長期資金を調達しています。さらに、有楽町線延伸（豊洲・住吉間）、南北線延伸（品川・白金高輪間）及び豊洲駅の改良事業（以下、「有楽町線、南北線延伸事業等」といいます。）に充当するため、2023年3月30日に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」といいます。）から、1,921億円の長期資金（新線建設推進長期借入金）を調達しており、2024年3月31日現在の社債及び借入金残高は1兆1,188億9千8百万円となっています。

なお、新線建設推進長期借入金による資金は、分別管理を目的として信託を設定しており、2024年3月31日現在の当該長期借入金残高は1,921億円となっています。

当社グループは、債務残高を収益力との関係性において一定の水準に抑制するなど財務規律を堅持し、財務健全性の維持・向上を図っていますが、金利が大幅に上昇した場合や当社の信用格付が引き下げられた場合には、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

⑥ 不動産事業及び流通・広告事業等について

今後の人口動向やそれに伴う競争激化等の経営環境の変化を踏まえると、運輸業の拡大には一定の限度があるため、当社グループの今後の成長及び収益基盤の強化という観点から、不動産事業及び流通・広告事業等、運輸業以外の事業分野である事業領域・規模の拡大を追求することが将来的な課題となっています。そのため、今後さらにこれら事業の積極的な展開を促進していきませんが、当社グループの経営資源の制約や経済環境の悪化等で、期待される収益が獲得できず、又は、新たな事業分野におけるリスクが顕在化した場合等には、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

⑦ 都営地下鉄との一元化について

特殊会社である当社の使命は、東京地下鉄株式会社法の趣旨を踏まえて、できる限り速やかに完全民営化を目指すことであると認識しており、そのため、財務基盤の充実・強化を図るなどにより、交通政策審議会答申第371号及び国と東京都との合意に基づき、将来の完全民営化を見据えつつ、当社株式の上場に向けて取り組んでいます。

当社は、当社と同じく東京都区部及びその周辺地域における地下鉄事業を営む都営地下鉄とのサービスの一体化は、当社の利用者の利便性向上につながるものと考えており、地下鉄利用者の利便性向上への取組の検討を進めていきます。

また、当社は国及び東京都との間で、当社の完全民営化並びに当社と都営地下鉄とのサービスの一体化及び経営の一元化に関して従来から意見交換を行っています。これらの課題について具体的な解決策やサービス向上策の実現に向けて実務的な検討を行うことを目的として、「東京の地下鉄の一元化等に関する協議会」が2010年8月に設置されました。また、2013年7月には都営地下鉄と当社とのサービスの改善・一体化を推進することを目的として「東京の地下鉄の運営改革会議」が設置されました。当社・都営地下鉄間の運賃の乗換負担軽減策を含むサービスの一体化に関するこれらの協議の結果によっては、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

他方、都営地下鉄については、公営企業という組織形態や累積欠損を抱えていること等を考慮すると、当社との経営の一元化を図るために解決されなければならない多くの問題が残されており、仮に経営の一元化を実施する場合においても、相当程度の時間を要することが想定されます。また、経営の一元化を実施する場合には、都営地下鉄の経営状況の改善や当社の企業価値向上が図られることが基本と考えますが、経営の一元化の具体的な内容によっては、当社グループの経営に影響を及ぼす可能性があります。

⑧ 新線建設について

当社は、有楽町線延伸（豊洲・住吉間）及び南北線延伸（品川・白金高輪間）（以下「両路線」といいます。）については、沿線の開発状況等を勘案した輸送需要予測の動向を踏まえ、交通政策審議会答申第371号及び国と東京都の合意に基づく十分な公的支援及び当社株式の売却が確実に実施されることを前提に、当社ネットワークに関連する両路線の整備主体となることがさらなる企業価値向上に資するものと判断し、2022年1月に国土交通大臣に対し第一種鉄道事業許可の申請を行い、同年3月に許可を受け、2023年3月に工事施行認可の申請を行いました。

しかしながら、両路線の新線建設を進めるにあたり、輸送需要を含めた事業環境の変化、想定外の建設スケジュールの長期化や追加コストの発生、公的支援の実施状況等によっては、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

今後も当社は、両路線を除き新線建設を行わず、また、新線建設に対する協力を求められる場合には、都市鉄道ネットワークの一部を構成する事業者としての立場から、「当社の経営に悪影響を及ぼさない範囲内において行う」という方針で対応していきたいと考えています。

なお、1982年1月に免許申請を行った8号線（豊洲・亀有間14.7km）については、半蔵門線（水天宮前・押上間）の開業や輸送需要予測の減少等、免許申請時とは事業環境が異なってきたことから、当社としては、整備主体となることは極めて困難と認識しています。

⑨ コンプライアンスについて

当社グループは、「コンプライアンスに関する規定」、「東京メトログループコンプライアンス行動基準」などの周知、徹底に加え、コンプライアンス教育を定期的に実施するなどの啓発活動を行うとともに、コンプライアンスに反する行為等を通報できる「企業倫理向上窓口」を設置するなど、コンプライアンス体制の整備・拡充に努めています。

しかしながら、当社グループの役職員によるコンプライアンスに反する行為が発生した場合には、法令等に基づく罰則や規制当局による処分、コンプライアンス違反に起因する損害賠償請求等を受けること等により、当社グループの社会的信用が低下するとともに、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

⑩ 財務大臣及び東京都の当社株式保有について

本書提出日現在において、当社の発行済株式のうち、53.42%を財務大臣が、46.58%を東京都が保有しております。当社株式の上場後においても、26.71%を財務大臣が、23.29%を東京都が保有する予定であることから、財務大臣及び東京都は引き続き当社の経営に重要な影響を及ぼしうることになります。当社グループの事業その他に関する政府や東京都の利益は、当社の他の株主の利益と相反する可能性があり、当社グループの他の株主の利益に反する影響力の行使がなされる可能性があります。

なお、東京地下鉄株式会社法附則第2条により、「国及び東京都は、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する」旨規定されております。また、2021年7月15日に交通政策審議会が答申した「東京圏における今後の地下鉄ネットワークのあり方等について」（交通政策審議会答申第371号）において、当社株式の売却に当たっては、国及び東京都が当面当社株式の2分の1を保有することが適切であり、その後の当社株式の売却について国と東京都は、これまでの閣議決定や法律において完全民営化の方針が規定されていることを堅持しつつ、その中で、首都の中核エリアを支える地下鉄の公共性や地下鉄ネットワーク整備の進展を踏まえながら対応することが求められるとの考え方が示されております。さらに、2022年3月28日に財政制度等審議会が答申した「東京地下鉄株式会社の株式の処分について」及び同日に東京都が公表した「東京地下鉄株式会社の株式の処分の基本的な考え方」において、新規公開後の「その後の売却においては、国と東京都の協議を踏まえて対応すること」が適当であるとの考え方が示されております。以上のとおり、今後、地下鉄の公共性や地下鉄ネットワーク整備の進展等を踏まえつつ、国と東京都が保有する当社株式の全部又は一部を売却することが想定されており、かかる売却が実施される場合には、短期的に当社株式の需給バランスに影響が生じ、当社の株価に影響を及ぼす可能性があります。

(4) システム関連のリスク

① 情報システムについて

当社グループの事業は、コンピューターシステムや通信ネットワークといった情報システムに大きく依存しています。当社グループでは、サイバーセキュリティ推進体制の整備や専門機関による定期的なシステム監査の実施等の施策に取り組んでいます。しかしながら、上記(2)①に記載した自然災害・事故等のほか、人為的ミス及びコンピューターウィルス等並びに第三者による妨害行為等により、列車運行や電力供給に関するシステム等に障害が発生した場合には、正常な列車運行その他の事業運営に支障を来す可能性や、これに伴う当社グループの社会的信用の低下等により、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

② 個人情報保護について

当社グループでは、各事業において顧客情報等の個人情報を保有しています。個人情報については当社グループの「個人情報保護方針」や「情報管理規程」に基づき厳正な管理を行っていますが、何らかの原因により情報が流出した場合には、損害賠償等による費用を負担する必要があるほか、当社グループに対する信用が損なわれる等により、当社グループの業績等に影響を及ぼす可能性があります。

4 【経営者による財政状態、経営成績及びキャッシュ・フローの状況の分析】

(1) 経営成績等の状況の概要

当社グループ（当社、連結子会社及び持分法適用会社）の財政状態、経営成績及びキャッシュ・フロー（以下、「経営成績等」といいます。）の状況の概要は次のとおりです。

なお、文中の将来に関する事項は、本書提出日現在において判断したものです。

① 財政状態及び経営成績の状況

第20期連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

当連結会計年度における我が国経済は、緩やかに回復しているものの、世界的な金融引締め等が続く中、海外景気の下振れが我が国の景気を下押しするリスクとなっています。また、物価上昇等による金融資本市場の変動等の影響に十分注意する必要があります。

このような状況下で、当社グループは、2022年4月に公表した中期経営計画「東京メトロプラン2024」（2022年度～2024年度）に基づき、各種施策を積極的に推進しており、2023年3月には、「東京メトロプラン2024」を変更し、設備投資計画の見直しやポストコロナを見据えた経営目標値の上方修正等を行いました。本計画期間において、鉄道事業の持続可能性の向上を図るべく、安全の確保を前提に、次世代に向けたコスト構造や業務の抜本的な見直し等、『構造変革』に取り組むとともに、新線建設、お出かけ機会の創出、都市・生活創造事業の強化等、『新たな飛躍』を目指した取組を推進しました。

当連結会計年度の業績は、経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加し、営業収益が3,892億6千7百万円（前期比12.7%増）となり、営業利益が763億5千9百万円（前期比174.9%増）、経常利益が658億6千6百万円（前期比234.4%増）、親会社株主に帰属する当期純利益が462億6千2百万円（前期比66.6%増）となりました。

セグメントごとの経営成績は、次のとおりです。

[運輸業]

i 安全性・利便性の向上

(セキュリティ強化)

テロ行為や犯罪に備え、車内セキュリティカメラの導入を進めています。また、「車内非常用設備等の表示に関するガイドライン」を踏まえ、全車両を対象にピクトグラムを活用したステッカーの貼り付けを進めており、分かりやすい表示の共通化にも取り組んでいます。

(自然災害対策)

東日本大震災の対策は完了し、現在、熊本地震後の通達に基づき震災対策として、震災時の早期運行再開を目的にトンネル中柱の耐震補強工事を進めています。

大規模浸水対策として、駅出入口において浸水深に応じた改良や防水扉・止水板等の設置、トンネル坑口への防水ゲートの設置を進めており、現在60.4%の進捗となっています。また、大規模停電対策として、停電等により駅間に停止した列車を最寄駅まで走行可能とするため、丸ノ内線2000系車両に非常用バッテリーを搭載しました。

(お客様の円滑な移動の実現)

安全性及び車内での快適性を向上させ、環境にも配慮した新型車両として、丸ノ内線に2000系車両の導入が完了しました。また、混雑緩和を目的として南北線9000系車両の一部において、8両編成化を実施し、2023年12月から運行を開始しました。

お身体の不自由なお客様をはじめとした全てのお客様に安心してご利用いただけるよう、エレベーター、エスカレーター及びバリアフリートイレの整備を進めており、日比谷線神谷町駅にエレベーターを設置したほか、銀座線浅草駅にバリアフリートイレを増設しました。また、ホームと車両床面の段差・隙間縮小のため、日比谷線においてホームの嵩上げ、くし状ゴムの設置を進めています。

※銀座線・丸ノ内線・千代田線は設置完了

ホームドアの整備については、2025年度までの全路線全駅への設置完了を目指しており、3路線において設置工事を進めてきましたが、2024年3月に日比谷線全駅の設置を完了しました。なお、2024年3月31日現在の全線及び設置工事中2路線の整備率は、以下のとおりです。

	全線	東西線	半蔵門線
整備率	92%	52%	79%

※他路線は全駅設置完了

(その他)

2021年6月に発生した日比谷線八丁堀駅における多機能トイレの機能不備によるお客様の発見遅れについては、公表した再発防止対策報告書に基づく取組を確実に推進し、当社施設の確実な施工、保守・点検及び適切な取扱いを徹底しています。

ii 有楽町線延伸・南北線延伸等によるネットワーク発展・充実

(有楽町線・南北線の延伸)

有楽町線延伸・南北線延伸に向けては、各種手続き等について関係各所との協議・調整に加え、地質及び埋設物の調査並びに設計を行っています。

iii 鉄道事業の成長に向けたアクションプラン

(目的地と連動した移動価値)

沿線施設と連動したお出かけ機会の創出に向けて、企業や自治体とタイアップしたスタンプラリーや商業施設で使用可能なクーポンと東京メトロ24時間券をセットにして発売しました。また、東京メトロ沿線での街歩きを楽しんでいただくため、株式会社レッツエンジョイ東京と共同で、2023年4月にフリーマガジン「Alku Tokyo (アルクトーキョー)」を創刊するとともに、WEBサイト「Alku Tokyo, Web」を開設しました。

(他サービスと連携した移動価値)

地下鉄から一歩先に踏み出した東京観光を提供するために、東京都交通局と共同で、両社局の公式アプリ（「東京メトロmy!アプリ」及び「都営交通アプリ」）を介した観光遊覧船（シンフォニックルーズ）の利用予約を2023年4月から開始しました。

(頻度に応じた移動価値)

休日のお出かけ機会の創出に向けて、メトボ会員を対象に、事前に登録料を支払うと土日祝日にPASMOで当社線を利用した金額分が全額ポイントで還元されるサービス「休日メトロ放題」を2023年11月から開始しました。

(その他)

2024年3月に交通・観光プラットフォーム事業会社であるリンクティビティ株式会社と資本業務提携契約を締結しました。また、既存の旅行者向け企画乗車券の販売強化のほか、東京ならではの魅力ある複数の観光施設や体験を凝縮したインバウンド向けフリーパス（企画乗車券付き）を開発するなど、新たなインバウンド戦略を推進していきます。

iv 新技術の導入とDXによる鉄道オペレーションの進化

(技術開発ビジョン)

新技術の導入・開発やDXの推進等により、持続的な企業価値向上を図り、将来にわたる安心の提供を実現するため、状態基準保全（CBM）の一環として、車両・設備の状態監視を進めています。また、故障予知技術・劣化予測技術の促進の検討を進めています。

v 不動産事業の拡大とまちづくりとの連携

(まちづくりとの連携)

駅周辺開発を計画・検討する都市開発事業者等と連携した「えき・まち連携プロジェクト」として、11駅において開発提案を募集しています。

また、虎ノ門ヒルズ駅において2023年7月に虎ノ門ヒルズステーションタワー及びガラスロックと接続し、「駅まち一体」となった駅を整備しました。

vi 海外鉄道ビジネスの拡大・新規ビジネスの開発推進

(海外鉄道ビジネス)

海外鉄道ビジネスについては、ベトナム、フィリピン等において鉄道整備、技術支援に係る各プロジェクトを推進しています。また、世界の鉄道関係者向けオンライン講座・訪日研修「Tokyo Metro Academy」を開催しました。

(新規ビジネスの開発)

2024年3月に外部企業との共創を目的としたオープンイノベーションプログラム「Tokyo Metro ACCELERATOR 2023」の最終審査会を実施し、株式会社なんでもドラフトを採択企業として決定しました。また、2024年1月から3月に、個室型ワークスペース「CocoDesk」を16台増設しました。

vii 脱炭素・循環型社会への貢献

(脱炭素社会への取組)

脱炭素社会の実現に向けた取組として、気候関連財務情報開示タスクフォース(TCFD)の提言に賛同し、当社の気候関連リスク、機会等を開示するとともに、2024年3月、当社初となる「グリーンボンド」を発行しました。また、長期環境目標「メトロCO₂ゼロ チャレンジ 2050」達成に向けたロードマップを策定、2022年度における東京メトログループのCO₂排出量(Scope 1、2、3)を算出し、「サステナビリティレポート2023」にて開示したほか、2024年3月に東京電力エナジーパートナー株式会社と「アクアプレミアム(水力発電由来の電力を供給する再生可能エネルギーメニュー)」を丸ノ内線及び南北線に導入する契約を締結しました。今後も再生可能エネルギーの活用や、車両・設備の省エネルギー化に取り組んでいきます。さらに2024年3月、当社の鉄道運行を通じて生まれた、社会における環境面でのポジティブインパクト(削減貢献量)を算定、公表しました。これを活用し、鉄道事業の成長を環境課題の解決につなげていきます。

(循環型社会の実現に向けた取組)

2023年12月、当社グループが運営する一部の飲食店から排出される廃食用油をSAF(Sustainable Aviation Fuel:化石燃料以外を原料とする持続可能な航空燃料)の原料に再利用する取組に関する合意書を締結しました。鉄道事業者初となる「Fry to Fly Project」(国内資源循環による脱炭素実現に向けたプロジェクト)にも参加し、SAFの重要性や当該プロジェクトを発信していきます。

viii 経営基盤の強化

(安全文化の醸成)

お客様の安全を第一とし、事故の未然防止、再発防止に取り組むため、グループ全役員・社員を対象にした安全研修を実施したほか、安全推進発表会、ヒューマンファクター分析等を実施しました。社員一人ひとりが自ら考え行動を起こすことができる安全文化の醸成に努めています。

(豊かな社会のためのパートナーシップ)

女子駅伝部や車いすフェンシング選手である安直樹選手の活動支援のほか、東京マラソンへの参画を通じて、スポーツ選手が活躍できる環境づくりに貢献するとともに地域・社会の活性化に取り組んでおり、2023年6月及び11月に沿線地域住民等を対象としたスポーツ体験会を他企業と共催しました。

また、2024年3月に総合研修訓練センターにおいて沿線の特別支援学校の生徒等を対象に鉄道施設体験会を実施したほか、地域振興・文化支援を目的として、銀座駅にて地方自治体が開催する「ふるさとPRイベント」、公益財団法人メトロ文化財団の地下鉄博物館特別展等を支援しました。加えて、2024年3月に沿線地域のさらなる活性化を目的として、台東区と包括連携に関する協定を締結しました。

このほか、銀座線浅草駅4番出入口上屋等の4か所が2023年11月付けで文化庁から登録有形文化財に登録されま

した。

運輸業の当連結会計年度の業績は、経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加し、営業収益が3,564億6千7百万円（前期比14.2%増）、営業利益が637億8千5百万円（前期比336.8%増）となりました。

〔運輸成績表〕

種別		単位	第19期連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	第20期連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
営業日数		日	365	366
旅客営業キロ		キロ	195.0	195.0
客車走行キロ		千キロ	290,315	289,825
輸送人員	定期	千人	1,166,475	1,248,078
	定期外	〃	1,005,435	1,136,653
	計	〃	2,171,910	2,384,731
旅客運輸収入	定期	百万円	111,990	124,581
	定期外	〃	169,374	199,427
	計	〃	281,364	324,009
乗車効率		%	42	46

(注) 1 記載数値は、千キロ未満、千人未満、百万円未満を切り捨てて表示しています。

2 乗車効率の算出方法：人キロ÷（客車走行キロ×客車平均定員）×100

3 第16期から第18期の各連結会計年度における、旅客運輸収入は下表のとおりです。

種別		単位	第16期	第17期	第18期
決算年月			2020年3月	2021年3月	2022年3月
旅客運輸収入	定期	百万円	155,188	107,587	105,483
	定期外	〃	191,354	116,341	139,609
計		〃	346,542	223,928	245,092

〔不動産事業〕

不動産事業においては、収益性の向上を図るべく、駅周辺の都市開発と一体となった建物の整備や、神宮前六丁目用地再開発建物の竣工、東上野四丁目A-1地区再開発準備組合への事業協力者としての参画、新宿駅西口地区開発計画の新築工事に着手しました。また、不動産事業の成長を目的とした不動産アセットマネジメント事業への参入に向け、「東京メトロアセットマネジメント株式会社」設立の準備を進めました。

不動産事業の当連結会計年度の業績は、営業収益が136億5千4百万円（前期比0.6%減）、営業利益が45億6千3百万円（前期比14.7%減）となりました。

〔流通・広告事業〕

流通・広告事業においては、収益性の向上を図るとともに、お客様の「新たな日常」を支え、ニーズに迅速に対応するため、各種開発を推進しました。

流通事業については、2023年6月に、東西線行徳駅高架下において「M' a v行徳」、2024年3月に、「小伝馬町メトロピア」を開業したほか、駅構内店舗、商業ビル等において、空き区画の解消や店舗入替を行うとともに、駅構内の空きスペースを有効活用しました。

広告事業については、昨年度新設した駅構内デジタルサイネージの販売促進や各施策を実施しました。

流通・広告事業の当連結会計年度の業績は、営業収益が239億2千万円（前期比1.1%増）、営業利益が79億6千9百万円（前期比3.7%増）となりました。

当社グループの財政状態については、当連結会計年度末における資産合計は前連結会計年度末に比べ197億2百万円増の2兆225億2千4百万円、負債合計は153億4千8百万円減の1兆3,541億2千8百万円、純資産合計は350億5千1百万円増の6,683億9千5百万円となりました。

資産の部の増加については、流動資産において旅客運輸収入増加に伴う未収運賃の増加、固定資産において設備

投資に伴う固定資産の増加等によるものです。

負債の部の減少については、流動負債において旅客運輸収入等の増加に伴う未払法人税等が増加したものの、固定負債において、長期債務の償還等があったことにより減少したものです。

純資産の部の増加については、親会社株主に帰属する当期純利益の計上等によるものです。

この結果、当連結会計年度末の自己資本比率は、33.0%となりました。

第21期第1四半期連結累計期間（自 2024年4月1日 至 2024年6月30日）

当第1四半期連結累計期間における我が国経済は、緩やかに回復しているものの、世界的な金融引締め等が続く中、海外景気の下振れが我が国の景気を下押しするリスクとなっています。また、物価上昇等による金融資本市場の変動等の影響に十分注意する必要があります。

このような状況下で、当社グループは、2022年4月に公表し、2023年3月に設備投資計画の見直しやポストコロナを見据えた経営目標値の上方修正等を行った中期経営計画「東京メトロプラン2024」（2022年度～2024年度）に基づき、各種施策を積極的に推進しています。本計画期間において、鉄道事業の持続可能性の向上を図るべく、安全の確保を前提に、次世代に向けたコスト構造や業務の抜本的な見直し等、『構造変革』に取り組むとともに、新線建設、お出かけ機会の創出、都市・生活創造事業の強化等、『新たな飛躍』を目指した各種施策に取り組んでいます。

当第1四半期連結累計期間の業績は、経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加し、営業収益が1,019億5千万円（前年同期比6.4%増）となり、営業利益が290億9千7百万円（前年同期比33.7%増）、経常利益が262億9千万円（前年同期比38.7%増）、親会社株主に帰属する四半期純利益が180億6千4百万円（前年同期比37.8%増）となりました。

セグメントごとの経営成績は、次のとおりです。

[運輸業]

i 安全性・利便性の向上

(セキュリティ強化)

テロ行為や犯罪に備え、車内セキュリティカメラの導入を進めており、2024年度中に全路線設置完了予定です。

(自然災害対策)

阪神・淡路大震災及び東日本大震災後の通達に基づく耐震補強（高架橋、石積み擁壁）は完了しています。また、熊本地震後の通達に基づく震災対策として、早期運行再開を目的としたロッキング橋脚、こ線道路橋・人道橋の補強は完了し、現在はトンネル中柱の耐震補強工事を進めています。

大規模浸水対策として、浸水深に応じた駅出入口の止水板の改良、防水扉の設置、上屋建て替えによる完全防水型出入口への改良、換気口浸水防止機の改良、換気塔の高上げ、地上駅・地上設備の外壁の鉄筋コンクリート化、トンネル坑口への防水ゲートの設置等を進めており、現在60.4%の進捗となっています。

(お客様の円滑な移動の実現)

お身体の不自由なお客様をはじめとした全てのお客様に安心してご利用いただけるよう、エレベーター、エスカレーター及びバリアフリートイレの整備を進めており、東西線南砂町駅にエレベーターを設置しました。また、ホームと車両床面の段差・隙間縮小のため、日比谷線、東西線、半蔵門線、南北線及び副都心線においてホームの高上げ、くし状ゴムの設置を進めています。

※銀座線・丸ノ内線・千代田線は設置完了

ホームドアの整備については、2025年度までの全路線全駅への設置完了を目指しており、2路線において設置工事を進めています。現在の全線及び設置工事中2路線の整備率は、以下のとおりです。

	全線	東西線	半蔵門線
整備率	92%	52%	79%

※他路線は設置完了

また、東西線南砂町駅においては、2024年5月に第1回線路切替工事を行い、新設したホーム、出入口、改札等の供用を開始しました。

(その他)

2021年6月に発生した日比谷線八丁堀駅における多機能トイレの機能不備によるお客様の発見遅れについては、

公表した再発防止対策報告書に基づく取組を確実に推進し、当社施設の確実な施工、保守・点検及び適切な取扱いを徹底しています。

ii 有楽町線延伸・南北線延伸等によるネットワーク展開・充実

(有楽町線・南北線の延伸)

有楽町線延伸・南北線延伸に向けては、2024年6月に都市計画決定が告示されたことを踏まえ、地質及び埋設物の調査並びに設計、今年度内の着工に向けた各種協議・手続きを行っています。

iii 鉄道事業の成長に向けたアクションプラン

(目的地と連動した移動価値)

沿線施設と連動したお出かけ機会の創出に向けて、企業や自治体とタイアップしたスタンプラリーを実施しました。

(頻度に応じた移動価値)

より分かりやすくお得に多くのお客様にご利用いただけるよう、2024年4月に、PASMOをお持ちの方を対象とした「メトロポイントクラブ」とT o M e C A R Dをお持ちの方を対象とした「メトロポイント」の2つのポイントサービスを統合しました。また、同年5月に、モバイルのPASMOをご利用のお客様において、モバイルPASMOアプリ上でメトロポイントクラブの登録手続き及びポイントからのチャージを可能にしました。

iv 新技術の導入とDXによる鉄道オペレーションの進化

(技術開発ビジョン)

新技術の導入・開発やDXの推進等により、持続的な企業価値向上を図り、将来にわたる安心の提供を実現するため、状態基準保全(CBM)の一環として、車両・設備の状態監視を進めています。また、故障予知技術・劣化予測技術の促進の検討を進めています。

v 不動産事業の拡大とまちづくりとの連携

(まちづくりとの連携)

駅周辺開発を計画・検討する都市開発事業者等と連携した「えき・まち連携プロジェクト」として、11駅において開発提案を募集しています。

vi 海外鉄道ビジネスの拡大・新規ビジネスの開発推進

(海外鉄道ビジネス)

海外鉄道ビジネスについては、ベトナム、フィリピン等において鉄道整備、技術支援に係る各プロジェクトを推進しています。「ベトナム国鉄道学校における都市鉄道研修能力強化プロジェクト」においては、ベトナムの鉄道関係者を対象に訪日研修を実施しました。また、世界の鉄道関係者向けオンライン講座・訪日研修の「T o k y o M e t r o A c a d e m y」においては、プロモーションとして無料オンライン講座を実施しました。

(新規ビジネスの開発)

新規事業の創出を目的とした社内事業開発プログラム「メトロのたまご」を通じて社員が提案したスケートボードパーク&スクール事業「RAMP ZERO」を、日比谷線南千住駅高架下において2024年4月に営業開始しました。また、「T o k y o M e t r o A C C E L E R A T O R 2022」で最終審査を通過したS T U D I O B U K I株式会社との協業施策として、子どもが作中で東京メトロの運転士になれるパーソナライズド絵本「僕は私は運転士！」を同年4月に販売開始しました。同様に、最終審査を通過した株式会社休日ハックとの協業施策として、漫画・謎解き・街歩きを掛け合わせたオリジナル体験型エンターテイメント「メトロタイムゲート」を同年5月から8月までの期間限定で実施しています。

加えて、「東京メトロ×プログラボ」15校目となるプログラボ晴海を、東京2020大会選手村の跡地に開発された「HARUMI FLAG (晴海フラッグ)」内にオープンしました。

vii 脱炭素・循環型社会への貢献

(脱炭素社会への取組)

脱炭素社会の実現に向けた取組として、気候関連財務情報開示タスクフォース（TCFD）の提言に賛同し、当社の気候関連リスク、機会等を特定し、開示しています。指標、目標として掲げている長期環境目標「メトロCO₂ゼロ チャレンジ 2050」の達成に向け、2024年4月から丸ノ内線・南北線で使用する全ての電力を水力発電由来の再生可能エネルギーに置き換えてCO₂排出量ゼロで運行を開始しました。それに合わせ、当社の環境負荷低減の取組に触れていただきたいという思いから、同年4月から5月に「乗ってエコ」スタンプラリーを実施しました。また、東西線では、家庭用太陽光発電の余剰電力の環境価値を調達し、使用する電力の一部を実質再生可能エネルギー化して運行を開始しました。今後も再生可能エネルギーの活用や、車両・設備の省エネルギー化に取り組んでいきます。

加えて、当社の鉄道運行を通じて生まれた、社会における環境面でのポジティブインパクト（削減貢献量）を活用し、同年6月、東京都交通局と共同で、環境負荷の少ない移動手段の利用促進を目的として「エコボーナスWキャンペーン」を実施しました。引き続き他者と連携した施策の実施等を通じて、鉄道事業の成長を環境課題の解決につなげていきます。

(循環型社会の実現に向けた取組)

当社グループが運営する一部の飲食店、社員食堂等から排出される使用済み油をSAF（Sustainable Aviation Fuel：化石燃料以外を原料とする持続可能な航空燃料）の原料に再利用する取組として、「Fry to Fly Project」（国内資源循環による脱炭素実現に向けたプロジェクト）に参加し、2024年6月には、東西線浦安駅で使用済み油回収イベントを実施しました。今後も、お客様に楽しく体感いただけるイベントを企画・実施し、SAFの重要性や当該プロジェクトを発信していきます。

viii 経営基盤の強化

(安全文化の醸成)

お客様の安全を第一とし、事故の未然防止、再発防止に取り組むため、グループ全役員・社員を対象にした安全研修を実施したほか、事故防止オープンセミナー、ヒューマンファクター分析等を実施しました。社員一人ひとりが自ら考え行動を起こすことができる安全文化の醸成に努めています。

(豊かな社会のためのパートナーシップ)

女子駅伝部や車いすフェンシング選手である安直樹選手の活動支援のほか、東京マラソンへの参画を通じて、スポーツ選手が活躍できる環境づくりに貢献するとともに地域・社会の活性化に取り組んでいます。

運輸業の当第1四半期連結累計期間の業績は、経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加し、営業収益が934億4千5百万円（前年同期比6.5%増）、営業利益が256億4千1百万円（前年同期比39.8%増）となりました。

(運輸成績表)

種別	単位	前第1四半期連結累計期間 (自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年6月30日)
営業日数	日	91	91
旅客営業キロ	キロ	195.0	195.0
輸送人員	定期	千人	333,105
	定期外	〃	300,306
	計	〃	633,412
旅客運輸収入	定期	百万円	33,122
	定期外	〃	52,503
	計	〃	85,626

(注) 記載数値は、千人未満、百万円未満を切り捨てて表示しています。

[不動産事業]

不動産事業においては、収益性の向上を図るべく、駅周辺の都市開発と一体となった建物の整備を進めています。2024年4月には神宮前六丁目用地再開発建物が東急プラザ原宿「ハラカド」として開業しました。また、新宿駅西口地区開発計画においては新築工事を推進し、東上野地区においては東上野四丁目A—1地区再開発準備組合へ事業協力者として参画しています。加えて、遊休資産の有効活用として同年5月には北馬込一丁目用地（旧家族寮）に介護付有料老人ホームのチャームスイート旗の台が竣工しました。そのほか、同年4月に「東京メトロアセットマネジメント株式会社」を設立し、不動産事業の成長を目的とした不動産アセットマネジメント事業への参入に向け、準備を進めています。

不動産事業の当第1四半期連結累計期間の業績は、営業収益が35億2千万円（前年同期比4.7%増）、営業利益が13億6千9百万円（前年同期比5.0%減）となりました。

[流通・広告事業]

流通・広告事業においては、収益性の向上を図るとともに、お客様の「新たな日常」を支え、ニーズに迅速に対応するため、各種開発を推進しました。

流通事業については、駅構内店舗等において店舗入替を行うとともに、駅構内の空きスペースにおいて自動販売機、コインロッカー等の増設を行ったほか、日本橋駅及び錦糸町駅において新規店舗の開発を進めました。

広告事業については、デジタルサイネージの販売促進に加え、中づりやまど上、駅ばりポスターの貸切商品等、クライアントニーズに応じたインパクトのある商品の展開により、収益拡大に努めました

流通・広告事業の当第1四半期連結累計期間の業績は、営業収益が60億4千4百万円（前年同期比5.0%増）、営業利益が20億3千9百万円（前年同期比4.3%増）となりました。

当社グループの財政状態については、当第1四半期連結会計期間末における資産合計は前連結会計年度末に比べ240億5千1百万円減の1兆9,984億7千2百万円、負債合計は231億5千4百万円減の1兆3,309億7千3百万円、純資産合計は8億9千6百万円減の6,674億9千8百万円となりました。

資産の部の減少については、固定資産において設備投資に伴う固定資産の増加等があったものの、流動資産において有価証券（譲渡性預金）の減少等により減少したものです。

負債の部の減少については、流動負債において工事代金等の未払金の支払、固定負債において長期借入金の償還等によるものです。

純資産の部の減少については、配当の支払等によるものです。

この結果、当第1四半期連結会計期間末における自己資本比率は、33.4%となりました。

② キャッシュ・フローの状況

第20期連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

当連結会計年度における現金及び現金同等物（以下「資金」といいます。）は、前連結会計年度末に比べ16億8千2百万円増加し、当連結会計年度末には906億6千5百万円となりました。

（営業活動によるキャッシュ・フロー）

当連結会計年度における営業活動による資金の増加は、1,350億6千6百万円（前期比468億8千8百万円の収入増）となりました。これは、税金等調整前当期純利益655億4千1百万円（前期比455億7千9百万円の収入増）と非資金科目である減価償却費737億4千7百万円（前期比33億7千万円の収入増）を計上したこと等によるものです。

（投資活動によるキャッシュ・フロー）

当連結会計年度における投資活動による資金の減少は、1,002億3千万円（前期比1,694億4千3百万円の支出減）となりました。これは主に、設備投資等を中心に有形及び無形固定資産の取得による支出が1,041億3千2百万円（前期比224億1千7百万円の支出増）あったものの、前期発生した新線建設推進資金信託の設定による支出が発生しなかったこと（前期比1,921億2千万円の支出減）等によるものです。

（財務活動によるキャッシュ・フロー）

当連結会計年度における財務活動による資金の減少は、331億5千3百万円（前連結会計年度は1,588億1千4百万円の資金の増加）となりました。これは、社債の発行による収入が99億4千3百万円（前期比198億4千8百万円

の資金の減少)、長期借入れによる収入が100億円(前期比50億円の資金の減少)あった一方で、社債の償還による支出が300億円(前期比250億円の資金の増加)、長期借入れの返済による支出が110億8千9百万円(前期比23億3千7百万円の資金の増加)があったことに加え、前期発生した新線建設推進長期借入金が発生しなかった(前期比1,921億2千万円の資金の減少)こと等によるものです。

③ 生産、受注及び販売の実績

当社グループの業種構成はサービス業が中心であり、受注生産形態をとらない会社が多いため、「① 財政状態及び経営成績の状況」においてセグメントの業績を記載することとしています。

(2) 経営者の視点による経営成績等の状況に関する分析・検討内容

経営者の視点による当社グループの経営成績等の状況に関する認識及び分析・検討内容は次のとおりです。

なお、文中の将来に関する事項は、本書提出日現在において判断したものです。

① 財政状態及び経営成績に関する認識及び分析・検討内容

第20期連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

財政状態及び経営成績の分析は次のとおりです。

当連結会計年度の財政状態については、「(1) 経営成績等の状況の概要」の「① 財政状態及び経営成績の状況」に記載しています。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	増減額	増減率
				%
営業収益	345,370	389,267	43,897	12.7
営業費	317,592	312,908	△4,684	△1.5
営業利益	27,777	76,359	48,581	174.9
営業外収益	2,480	2,055	△424	△17.1
営業外費用	10,563	12,548	1,985	18.8
経常利益	19,694	65,866	46,171	234.4
特別利益	5,236	13,074	7,838	149.7
特別損失	4,968	13,398	8,430	169.7
税金等調整前当期純利益	19,962	65,541	45,579	228.3
親会社株主に帰属する 当期純利益	27,771	46,262	18,491	66.6

[営業収益、営業費及び営業利益]

当連結会計年度の営業収益は、前連結会計年度に比べ438億9千7百万円増の3,892億6千7百万円となりました。

これは、経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加したこと等によるものです。

営業費は、前連結会計年度に比べ46億8千4百万円減の3,129億8百万円となりました。これは、車両更新に伴う減価償却費の増等があったものの、電気料が減少したこと等によるものです。

以上の結果、当連結会計年度の営業利益は、前連結会計年度に比べ485億8千1百万円増の763億5千9百万円となりました。なお、各セグメントの営業利益の分析については、「(1) 経営成績等の状況の概要」の「① 財政状態及び経営成績の状況」に記載しています。

[営業外損益及び経常利益]

当連結会計年度の営業外収益は、持分法投資利益の減等により、前連結会計年度に比べ4億2千4百万円減の20億5千5百万円となりました。

営業外費用は、前連結会計年度に比べ19億8千5百万円増の125億4千8百万円となりました。

以上の結果、当連結会計年度の経常利益は、前連結会計年度に比べ461億7千1百万円増の658億6千6百万円となりました。

[特別損益及び親会社株主に帰属する当期純利益]

当連結会計年度の特別利益は、鉄道施設受贈財産評価額等の計上により、前連結会計年度に比べ78億3千8百万円増の130億7千4百万円となりました。

特別損失は、固定資産圧縮損等の計上により、前連結会計年度に比べ84億3千万円増の133億9千8百万円となりました。

以上の結果、当連結会計年度の税金等調整前当期純利益は655億4千1百万円となり、法人税等を加減した親会社株主に帰属する当期純利益は前連結会計年度に比べ184億9千1百万円増の462億6千2百万円となりました。

第21期第1四半期連結累計期間（自 2024年4月1日 至 2024年6月30日）

財政状態及び経営成績の分析は次のとおりです。

当第1四半期連結累計期間の財政状態については、「(1) 経営成績等の状況の概要」の「① 財政状態及び経営成績の状況」に記載しています。

(単位：百万円)

	前第1四半期 連結累計期間 (自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)	当第1四半期 連結累計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年6月30日)	増減額	増減率
営業収益	95,827	101,950	6,123	6.4%
営業費	74,062	72,852	△1,209	△1.6
営業利益	21,764	29,097	7,333	33.7
営業外収益	402	260	△141	△35.2
営業外費用	3,208	3,067	△140	△4.4
経常利益	18,958	26,290	7,332	38.7
特別利益	365	1,132	767	210.1
特別損失	346	1,119	772	223.0
税金等調整前四半期純利益	18,977	26,303	7,326	38.6
親会社株主に帰属する 四半期純利益	13,106	18,064	4,957	37.8

[営業収益、営業費及び営業利益]

当第1四半期連結累計期間の営業収益は、前第1四半期連結累計期間に比べ61億2千3百万円増の1,019億5千万円となりました。

これは、経済活動が活性化したこと等により、旅客運輸収入が増加したこと等によるものです。

営業費は、前第1四半期連結累計期間に比べ12億9百万円減の728億5千2百万円となりました。これは、修繕費の増等があったものの、固定資産除却費が減少したこと等によるものです。

以上の結果、当第1四半期連結累計期間の営業利益は、前第1四半期連結累計期間に比べ73億3千3万円増の290億9千7百万円となりました。なお、各セグメントの営業利益の分析については、「(1) 経営成績等の状況の概要」の「① 財政状態及び経営成績の状況」に記載しています。

[営業外損益及び経常利益]

当第1四半期連結累計期間の営業外収益は、前第1四半期連結累計期間に比べ1億4千1百万円減の2億6千万円となりました。

営業外費用は、前第1四半期連結累計期間に比べ1億4千万円減の30億6千7百万円となりました。

以上の結果、当第1四半期連結累計期間の経常利益は、前第1四半期連結累計期間に比べ73億3千2百万円増の262億9千万円となりました。

[特別損益及び親会社株主に帰属する四半期純利益]

当第1四半期連結累計期間の特別利益は、固定資産売却益等の計上により、前第1四半期連結累計期間に比べ7億6千7百万円増の11億3千2百万円となりました。

特別損失は、固定資産圧縮損等の計上により、前第1四半期連結累計期間に比べ7億7千2百万円増の11億1千9百万円となりました。

以上の結果、当第1四半期連結累計期間の税金等調整前四半期純利益は263億3百万円となり、法人税等を加減した親会社株主に帰属する四半期純利益は前第1四半期連結累計期間に比べ49億5千7百万円増の180億6千4百万円となりました。

② キャッシュ・フローの状況の分析・検討内容並びに資本の財源及び資金の流動性に係る情報

第20期連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

当連結会計年度のキャッシュ・フローの状況については、「(1) 経営成績等の状況の概要」の「②キャッシュ・フローの状況」に記載のとおりであり、営業活動により得られた資金並びに社債及び借入金を設備投資等に充当しています。

当社グループの主な資金需要は、営業活動に係る資金支出では、鉄道事業に係る修繕費や管理委託費等の経費、人件費などがあります。また、投資活動に係る資金支出では、車両更新やホームドア整備などの安全対策、パリアフリー整備などの旅客サービス等の運輸業への投資、持続的な成長を実現する不動産事業及び流通・広告事業への投資のほか、有楽町線、南北線延伸事業等に係る投資があります。

資金調達の方法は、償却前営業利益を基本に、不足する資金を金融市場動向等に鑑み、社債の募集及び金融機関からの借入により長期資金を調達しています。また、運転資金として短期的に資金を必要とする場合は、国内金融機関との当座貸越契約により短期資金を調達することで、緊急時の流動性を確保しています。これらにより、当社グループの事業運営に必要な運転資金、設備投資資金の調達は問題なく対応可能と認識しています。

③ 重要な会計上の見積り及び当該見積りに用いた仮定

連結財務諸表は、わが国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づき作成され、連結財務諸表の作成にあたっては連結決算日における資産・負債及び当連結会計年度における収益・費用の数値に影響を与える事項について、過去の実績や現在の状況に応じ合理的と考えられる様々な要因に基づき見積りを行った上で、継続して評価を行っています。ただし、実際の結果は、見積り特有の不確実性があるため、見積りと異なる場合があります。

i 固定資産の減損

当社グループは多くの固定資産を保有しており、回収可能価額を将来キャッシュ・フロー、割引率、正味売却価額など多くの前提条件に基づいて算出しています。そのため、景気低迷、他事業者との競合、市場価格の下落、感染症の発生等により当初見込んだ収益が得られなかった場合、又は算出の前提条件に変更があった場合には、翌連結会計年度以降の連結財務諸表において減損損失を認識する可能性があります。

ii 繰延税金資産

当社グループは、繰延税金資産の回収可能性の評価に際して、将来の課税所得を合理的に見積っています。繰延税金資産の回収可能性は将来の課税所得の見積りに依存しますので、その見積額が減少し繰延税金資産の一部又は全部を将来実現できないと判断した場合、その判断を行った期間に繰延税金資産が減額され税金費用が計上される可能性があります。

iii 退職給付債務及び費用

従業員の退職給付債務及び費用は、数理計算上で設定される割引率、退職率、死亡率及び長期期待運用収益率等の前提条件に基づいて算出しています。

実際の結果が、前提条件と異なる場合、又は前提条件が変更された場合、退職給付債務及び費用に影響を及ぼす可能性があります。

④ 経営方針・経営戦略、経営上の目標の達成状況を判断するための客観的な指標等

当社の経営方針・経営戦略、経営上の目標の達成状況を判断するための客観的な指標等の推移につきましては、「1 経営方針、経営環境及び対処すべき課題等 (3) 経営上の目標の達成状況を判断するための客観的な指標等」に記載のとおりであります。なお、第17期及び第18期において、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、旅客人員の減少等により営業損益がマイナスとなったため、EBITDAが減少しましたが、その後は回復傾向にあり、足元の状況は堅調に推移しているものと判断しています。また、連結純有利子負債／EBITDA倍率につきましても、第20期において6.9倍となっており、堅調に推移しているものと判断しています。

5 【経営上の重要な契約等】

有楽町線、南北線延伸事業等の資金として、2023年3月17日に総額1,921億円の金銭消費貸借契約を鉄道・運輸機構と結んでいます。

	借入目的	借入金額	返済期限	返済方法	その他
①	有楽町線延伸（豊洲・住吉間）	95,150百万円	40年	元金均等返済	13年据置
②	南北線延伸（品川・白金高輪間）	67,370百万円	40年	元金均等返済	13年据置
③	豊洲駅の改良事業資金	29,600百万円	40年	元金均等返済	11年据置

6 【研究開発活動】

特記すべき事項はありません。

第3 【設備の状況】

1 【設備投資等の概要】

第20期連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

当連結会計年度の総投資額は、99,625百万円となりました。なお、設備投資の金額には、無形固定資産への投資額を含めて記載しています。

運輸業については、車両更新などの安全対策、駅空間整備などの旅客サービス等を実施し、設備投資額は79,852百万円となりました。

不動産事業については、新宿駅西口地区開発計画の新築工事着手等に伴い、設備投資額は13,791百万円、流通・広告事業については、M' a v行徳開業に伴い、設備投資額は4,974百万円となりました。

その他の設備投資額は、1,047百万円となりました。

なお、重要な設備の除却又は売却等はありません。

2 【主要な設備の状況】

当社グループの2024年3月31日現在におけるセグメントごとの設備の概要は次のとおりです。

(1) セグメント総括表

セグメントの名称	帳簿価額(百万円)						土地面積 (㎡)	従業員数 (名)
	建物及び 構築物	機械装置 及び運搬具	土地	建設仮勘定	その他	合計		
運輸業	897,970	202,573	169,907	153,982	7,782	1,432,216	1,307,098 [58,881]	10,435 [989]
不動産事業	40,814	155	21,542	7,181	83	69,777	63,112 [-]	150 [31]
流通・広告事業	10,783	845	1,893	256	324	14,104	24,270 [654]	490 [485]
その他(注) 4	111	2	9	1	11	136	- [-]	315 [304]
セグメント間消去額	△520	-	-	-	-	△520	- [-]	- [-]
合計	949,158	203,577	193,353	161,421	8,201	1,515,713	1,394,481 [59,535]	11,390 [1,809]

- (注) 1 帳簿価額「その他」は工具器具備品等です。
 2 土地面積 [] 内は連結会社以外から賃借中の面積(外書)です。
 3 従業員数 [] 内は臨時従業員の平均人員(外書)です。
 4 「その他」の区分は、報告セグメントに含まれない事業セグメントです。

※以下にセグメント別の主要な設備の内訳を記載します。

(2) 運輸業

(提出会社)

線路及び電路設備

	区間	営業キロ (km)	駅数 (ヶ所)	軌間 (m)	電圧 (V)	集電方式
銀座線	浅草～渋谷	14.2	19	1.435	直流600	サードレール
丸ノ内線	池袋～荻窪	24.2	25			
	中野坂上～方南町	3.2	3			
日比谷線	北千住～中目黒	20.3	22	1.067	直流1,500	架空線
東西線	中野～西船橋	30.8	23			
千代田線	北綾瀬～代々木上原	24.0	20			
有楽町線	和光市～新木場	28.3	24			
半蔵門線	渋谷～押上(スカイツリー前)	16.8	14			
南北線	目黒～赤羽岩淵	21.3	19			
副都心線 (注)	小竹向原～渋谷	11.9	11			
合計		195.0	180	-	-	-

(注) 運行区間：和光市～渋谷(20.2キロ)

車両数

	電動客車 (両)	付随客車 (両)	計 (両)
銀座線	240	—	240
丸ノ内線	263	55	318
日比谷線	308	—	308
東西線	234	286	520
千代田線	166	232	398
有楽町線・副都心線	269	281	550
半蔵門線	114	136	250
南北線	82	58	140
合計	1,676	1,048	2,724

車両基地

	車庫・工場名	所在地	帳簿価額(百万円)	
			建物及び構築物	土地 (面積㎡)
銀座線	上野車両基地	東京都台東区	1,745	1,649 (9,810)
丸ノ内線	小石川車両基地	東京都文京区	2,085	240 (27,260)
	中野車両基地	東京都中野区	2,063	118 (59,100)
日比谷線	千住車両基地	東京都荒川区	1,067	495 (40,957)
	竹ノ塚車両基地	東京都足立区	677	932 (38,631)
東西線	深川車両基地	東京都江東区	4,756	2,060 (86,860)
	行徳車両基地	千葉県市川市	1,016	485 (56,270)
千代田線	綾瀬車両基地	東京都足立区	2,791	1,712 (147,477)
有楽町線・副都心線	新木場車両基地	東京都江東区	2,510	2,168 (144,557)
	和光車両基地	埼玉県和光市	1,941	4,082 (119,281)
半蔵門線	鷺沼車両基地	神奈川県川崎市宮前区	1,719	7,673 (67,132)
南北線	王子車両基地	東京都北区	1,034	— (—)

(3) 不動産事業
(提出会社)

名称	所在地	建物及び構築物 帳簿価額 (百万円)	土地		賃貸面積 (㎡)
			面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	
メトロシティ南池袋	東京都豊島区	219	219	104	1,384
メトロシティ西池袋	東京都豊島区	298	620	319	3,338
千住MKビル(注) 1	東京都足立区	228	275	86	1,229
アクロポリス東京(注) 1	東京都新宿区	267	286	67	2,075
ベルビー赤坂ビル	東京都港区	1,273	-	-	11,191
茗荷谷駅MFビル(注) 1	東京都文京区	369	-	-	2,444
渋谷マークシティ(注) 1	東京都渋谷区	6,621	50	222	27,741
東京メトロ清澄白河ビル	東京都江東区	377	999	70	4,174
東京メトロ東陽町ビル	東京都江東区	240	-	-	3,407
A O Y A M A M' s T O W E R (注) 2	東京都港区	1,062	878	760	9,753
渋谷ヒカリエ(注) 1	東京都渋谷区	2,965	15	30	7,582
メトロシティ神谷町(注) 1	東京都港区	1,156	-	-	6,789
メトロステージ上野	東京都台東区	688	556	358	5,206
早稲田駅前ビル	東京都新宿区	820	-	-	2,920
築地第一長岡ビル	東京都中央区	1,793	-	-	6,342
PMO半蔵門	東京都千代田区	2,695	-	-	8,105
メトロシティ上野(注) 3	東京都台東区	195	321	877	1,704
PMO新宿御苑前	東京都新宿区	2,057	-	-	4,238
渋谷スクランブルスクエア(注) 1	東京都渋谷区	1,843	-	-	4,177
新半蔵門ビル	東京都千代田区	1,554	-	-	3,931
虎ノ門ヒルズステーションタワー (注) 1	東京都港区	3,751	286	4,638	3,376
東上野フロントビル	東京都台東区	488	169	828	1,088
Z会御茶ノ水ビル	東京都千代田区	1,599	502	4,185	3,643

(注) 1 千住MKビル、アクロポリス東京、茗荷谷駅MFビル、渋谷マークシティ、渋谷ヒカリエ、メトロシティ神谷町、渋谷スクランブルスクエア及び虎ノ門ヒルズステーションタワーは共同所有物件であり、記載の数値は当社の持分相当です。

2 A O Y A M A M' s T O W E Rは当社子会社との共同所有物件であり、記載の数値は当社の持分相当です。

3 メトロシティ上野は、2023年9月1日に西陣上野ビルから名称を変更しています。

(子会社)

名称	所在地	建物及び構築物 帳簿価額 (百万円)	土地		賃貸面積 (㎡)
			面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	
東京メトロ都市開発㈱	東京都新宿区	3,182	3,223	6,013	23,999
メトロ開発㈱	東京都中央区	45	233	113	1,138

(注) 賃貸面積は、連結会社以外への賃貸面積です。

(4) 流通・広告事業
(提出会社)

名称	所在地	建物及び構築物 帳簿価額 (百万円)	土地		賃貸面積 (㎡)
			面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	
アコルデ代々木上原 (注)	東京都渋谷区	399	-	-	3,690
メトロ・エム後楽園	東京都文京区	445	-	-	4,018
メトロ・エム高島平	東京都板橋区	570	18,182	33	12,161
M' a v みょうでん	千葉県市川市	490	-	-	3,655
南砂一丁目店舗	東京都江東区	187	2,538	473	3,563
E s o l a 池袋	東京都豊島区	1,922	-	-	4,894

(注) アコルデ代々木上原は共同所有物件であり、記載の数値は当社の持分相当です。

(子会社)

名称	所在地	建物及び構築物 帳簿価額 (百万円)	土地		賃貸面積 (㎡)
			面積 (㎡)	帳簿価額 (百万円)	
メトロ開発㈱	東京都中央区	2,589	-	-	34,325

(注) 賃貸面積は、連結会社以外への賃貸面積です。

3 【設備の新設、除却等の計画】（2024年7月31日現在）

セグメントの 名称	工事件名	投資予定金額		着手及び完了予定年月	
		総額 (百万円)	既支払額 (百万円)	着手	完了
運輸業	銀座線渋谷駅移設 ^{(注) 3}	74,000	49,729	2008年11月	2030年度
運輸業	飯田橋駅～九段下駅間折返し設備整備	27,000	17,385	2015年4月	2028年度
運輸業	南砂町駅改良	76,000	50,729	2012年3月	2031年度
運輸業	銀座駅改装	22,000	17,236	2017年3月	2024年度
運輸業	東西線ホームドア整備 ^{(注) 4}	27,000	9,895	2016年6月	2025年度
運輸業	豊洲駅改良	30,000	3,067	2022年4月	2035年度
運輸業	南北線延伸	131,000	1,676	2022年3月	2030年代半ば
運輸業	有楽町線延伸	269,000	2,503	2022年3月	2030年代半ば

(注) 1 経常的な設備投資に伴うものを除き、重要な設備の除却及び売却等の計画はありません。

2 設備の新設に対する所要資金は、自己資金、社債、借入金及び工事負担金等で充当する予定です。

3 当該工事については、関係先と調整中のため総額は総事業費、既支払額は当社の支払総額を記載していません。

4 東西線ホームドア整備については、一部の大規模改良工事実施中の駅を除いた完成予定年度を記載していません。

第4 【提出会社の状況】

1 【株式等の状況】

(1) 【株式の総数等】

① 【株式の総数】

種類	発行可能株式総数(株)
普通株式	2,324,000,000
計	2,324,000,000

② 【発行済株式】

種類	発行数(株)	上場金融商品取引所名又は 登録認可金融商品取引業協会名	内容
普通株式	581,000,000	非上場	単元株式数 100株 完全議決権株式であり、権利内容に何ら限定のない当社における標準となる株式です。
計	581,000,000	—	—

(2) 【新株予約権等の状況】

① 【ストックオプション制度の内容】

該当事項はありません。

② 【ライツプランの内容】

該当事項はありません。

③ 【その他の新株予約権等の状況】

該当事項はありません。

(3) 【発行済株式総数、資本金等の推移】

年月日	発行済株式 総数増減数 (株)	発行済株式 総数残高 (株)	資本金増減額 (百万円)	資本金残高 (百万円)	資本準備金 増減額 (百万円)	資本準備金 残高 (百万円)
2004年4月1日	581,000,000	581,000,000	58,100	58,100	62,167	62,167

(注) 発行済株式総数、資本金及び資本準備金の増加は会社設立によるものです。

なお、営団は、東京地下鉄株式会社法附則第6条、第7条及び第11条の規定に基づき、2004年4月1日付けで当社にその財産の全部を出資しており、それにより取得した株式を営団への出資の割合に応じて政府及び東京都に無償譲渡しています。1株当たりの発行価格は207円(内資本組入額100円)です。

(4) 【所有者別状況】

2024年7月31日現在

区分	株式の状況（1単元の株式数100株）							計	単元未満株式の状況（株）
	政府及び地方公共団体	金融機関	金融商品取引業者	その他の法人	外国法人等		個人その他		
					個人以外	個人			
株主数（人）	2	—	—	—	—	—	—	2	—
所有株式数（単元）	5,809,999	—	—	—	—	—	—	5,809,999	100
所有株式数の割合（%）	100.00	—	—	—	—	—	—	100.00	—

(5) 【議決権の状況】

① 【発行済株式】

2024年7月31日現在

区分	株式数（株）	議決権の数（個）	内容
無議決権株式	—	—	—
議決権制限株式（自己株式等）	—	—	—
議決権制限株式（その他）	—	—	—
完全議決権株式（自己株式等）	—	—	—
完全議決権株式（その他）	普通株式 580,999,900	5,809,999	単元株式数 100株 権利内容に何ら限定のない当社における標準となる株式です。
単元未満株式	普通株式 100	—	1単元（100株）未満の株式
発行済株式総数	581,000,000	—	—
総株主の議決権	—	5,809,999	—

② 【自己株式等】

2024年7月31日現在

所有者の氏名 又は名称	所有者の住所	自己名義 所有株式数 （株）	他人名義 所有株式数 （株）	所有株式数 の合計 （株）	発行済株式 総数に対する 所有株式数 の割合（%）
—	—	—	—	—	—
計	—	—	—	—	—

2 【自己株式の取得等の状況】

【株式の種類等】

該当事項はありません。

(1) 【株主総会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(2) 【取締役会決議による取得の状況】

該当事項はありません。

(3) 【株主総会決議又は取締役会決議に基づかないものの内容】

該当事項はありません。

(4) 【取得自己株式の処理状況及び保有状況】

該当事項はありません。

3 【配当政策】

当社は、東京都区部及びその周辺において、公共性の高い地下鉄事業を中心に事業展開を行っており、長期にわたる安定的な経営基盤の確保・強化に努めるとともに、連結配当性向40%以上の分配を目指し、継続的かつ安定的な配当を行うことを基本方針とします。なお、かかる基本方針は、2025年3月期以降の各事業年度において、上記の配当性向による剰余金の配当等が行われることを保証するものではありません。

また、当社は会社法第454条第5項に規定する剰余金の配当(以下「中間配当」といいます。)を行うことができる旨を定款に定めており、配当の決定機関は、期末配当については株主総会、中間配当については取締役会です。ただし、当面は、各事業年度につき1回、期末配当のみを実施することを基本的な方針とします。

最近事業年度の剰余金の配当については、旅客運輸収入の回復及びコスト構造改革の継続的な取組により増益となったことや、今後の経営の見通し等を踏まえ、1株当たり32円としました。この結果、最近事業年度における、自己資本当期純利益率は7.4%、純資産配当率は3.0%となりました。なお、連結配当性向は40.2%となりました。

内部留保金については、企業価値向上の観点から、ホームドア整備等の安全対策やバリアフリー設備整備等の旅客サービス向上に向けた投資等を実施することに加え、鉄道事業の成長にも寄与する不動産開発や、事業運営の効率化につながる新技術への投資等へ活用していく方針としています。

なお、東京地下鉄株式会社法に基づき、剰余金の配当その他の剰余金の処分の決議は、国土交通大臣の認可を受けなければその効力を生じません。

(注) 1 基準日が最近事業年度に属する剰余金の配当は、以下のとおりです。

決議年月日	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)
2024年6月21日 定時株主総会決議	18,592	32

2 2020年3月期から2023年3月期までの1株当たり配当金額及び連結配当性向の推移は以下のとおりです。なお、2021年3月期及び2022年3月期は親会社株主に帰属する当期純損失を計上しているため、連結配当性向を算出していません。

	2020年3月期	2021年3月期	2022年3月期	2023年3月期
1株当たり配当金額(円)	26	16	16	20
連結配当性向(%)	29.4	-	-	41.8

コンプライアンスを重視した職務の執行を推進します。

- ・ 総括推進責任者（最高推進責任者の指名した取締役又は執行役員）を委員長とするコンプライアンスに関する委員会を設置し、必要な案件を協議します。
- ・ 内部監査を担当する組織として取締役社長の直属にある監査室は、各部門の業務全般について内部監査に関する規程に基づき監査を実施します。
- ・ コンプライアンスの一層の浸透を図るため、すべての役職員を対象とする研修を継続的に実施します。
- ・ 内部通報制度を設け、コンプライアンスに反する行為又は疑問のある行為に対して適切に対処します。内部通報をした者に対しては、内部通報制度を活用したことを理由として、不利益な取扱いはいりません。
- ・ 財務報告の信頼性を確保するための内部統制を整備及び運用します。
- ・ 秩序や安全を脅かす反社会的勢力とは決して関係を持たず、反社会的勢力の活動を助長するような行為は行いません。

イ 当社の取締役の職務の執行に係る情報の保存及び管理に関する体制

- ・ 取締役会及び経営会議の議事録、決裁文書その他取締役の職務執行に係る文書に関し、文書管理に関する規程に基づく保存期間、管理体制等の下で適切に保存及び管理します。

ウ 当社の損失の危険の管理に関する規程その他の体制

- ・ リスクマネジメントに関する規程及び基本方針に基づき、取締役社長を最高推進責任者とする体制のもと、リスク管理体制を構築し、具体的リスクへの対応を適切に実施します。
- ・ 総括推進責任者（最高推進責任者の指名した取締役又は執行役員）を委員長とするリスクマネジメントに関する委員会を設置し、必要な案件を協議します。
- ・ 鉄道輸送の安全確保のため、事故、災害及び不測の異常事態に関しては、事故、災害等の対策に関する規程に基づき適切に対応するほか、鉄道輸送について更なる安全管理体制の充実を図ります。

エ 当社の取締役の職務の執行が効率的に行われることを確保するための体制

- ・ 取締役社長を議長とする取締役会を原則として月1回以上開催し、経営に関する最重要事項の審議、取締役の職務執行状況の監督等を行うほか、経営の機動的かつ円滑な遂行のために、取締役社長を議長とする経営会議を原則として週1回以上開催し、経営に関する重要事項を審議します。
- ・ 取締役又は執行役員は、業務の執行状況について、取締役会及び経営会議において報告する。
- ・ 取締役会において中期経営計画に基づく経営目標値及び業績評価指標を踏まえた年度計画を策定し、業績の管理を行います。
- ・ 業務組織、業務分掌、職制及び職務権限に関する規程に基づき、組織的かつ効率的な職務執行を図ります。

オ 当社及び当社子会社（以下「グループ会社」といいます。）から成る企業集団における業務の適正を確保するための体制

- ・ コンプライアンス及びリスクマネジメントに関する規程に基づき、コンプライアンス及びリスクマネジメントへの取組を、グループ全体として推進します。さらに、内部通報制度の相談・通報範囲をグループ全体とします。内部通報をした者に対しては、内部通報制度を活用したことを理由として、不利益な取扱いはいりません。
- ・ グループ会社管理に関する規程に基づき、グループ全体の適正かつ効率的な業務執行を図ります。
- ・ 財務報告の信頼性を確保するための内部統制を、グループ全体の取組として推進します。
- ・ グループ会社は、グループ会社管理に関する規程の定めるところに従い、当社に報告し、決定に際しては、当社の承認を経るものとします。
- ・ 監査室は、グループ会社の業務全般について内部監査に関する規程に基づき監査を実施します。

カ 当社の監査役の職務を補助すべき使用人に関する事項

- ・ 監査役室は業務執行部門から独立した組織とし、監査役室長は監査役の命を受け、監査役の監査に関する

補助業務を行います。

- ・ 監査役室に室長を含む使用人数名を置き、監査業務を補助すべき専属の使用人とします。
- ・ 監査役室の使用人の人事については、監査役と事前協議します。

キ 当社の監査役への報告に関する体制

- ・ 監査室は、内部監査結果について取締役社長に報告後、監査役に報告します。
- ・ 取締役及び使用人は、監査役監査規程の定めるところに従い、監査役に対し、計算書類及びその附属明細書、株主総会に提出する議案及び書類並びに会社に著しい損害を及ぼすおそれのある事実及び後発事象に関する文書を提出するとともに、業務執行に関する重要な決裁文書等の文書類を回付し、説明を行います。
- ・ 取締役及び使用人は、監査役会規程の定めるところに従い、監査役会において報告を行います。
- ・ 取締役及び使用人は、グループ会社管理に関する規程の定めるところに従い、グループ会社の取締役及び使用人から報告を受け、監査役に報告します。
- ・ 上記の報告をした者に対しては、当該報告を行ったことを理由として、不利益な取扱いはいりません。

ク その他当社の監査役への監査が実効的に行われることを確保するための体制

- ・ 代表取締役は、監査役と定期的に意見交換を行います。
- ・ 取締役は、監査役が監査役監査規程に基づき、重要な意思決定の経過、業務執行状況等を把握するため、重要な会議に出席し、必要に応じて意見を述べるよう措置します。
- ・ 監査室及び会計監査人は、監査役監査規程の定めるところに従い、監査の効果的な実施のため、監査役又は監査役会に、監査に関する報告をするほか、相互の監査計画についての意見の交換を図り、連絡を密にします。
- ・ 監査役又は監査役会は、その職務の執行上必要がある場合は、監査役監査規程に基づき、取締役社長の承認を得て監査役室以外の使用人に臨時に監査に関する業務を行わせることができます。
- ・ 監査役は、職務の執行上必要と認める費用について、監査役監査規程の定めに従い、会社に請求することができます。

③リスク管理体制の整備状況

当社は、鉄道運行に関する事故等への対応強化を図るとともに、グループ全体のリスクマネジメント体制の強化を図るため、コンプライアンス・リスクマネジメント基本規程に基づき、リスクに対する施策を実行し、リスクの低減と防止に努めています。

また、企業不祥事や法令違反などを惹起するリスクに対しては、東京メトログループコンプライアンス行動基準を基に、コンプライアンスマニュアルの活用や社員に対する教育を行うなど、コンプライアンス経営の推進を図っています。

④取締役会等の状況

i 取締役会

取締役会は、山村明義（代表取締役社長 社長執行役員）を議長とし、川澄俊文（代表取締役会長）、小坂彰洋（代表取締役 専務執行役員）、小川孝行（代表取締役 専務執行役員）、中澤英樹（取締役 常務執行役員）、堂免敬一（取締役 執行役員）、鈴木信行（取締役 執行役員）、杉山武彦（社外取締役）、小林英三（社外取締役）、武井奈津子（社外取締役）、井村順子（社外取締役）の11名の取締役で構成され、原則月1回開催しています。

最近事業年度において当社は取締役会を年19回開催しており、個々の取締役の出席状況については次のとおりです。

氏名	出席状況
本田 勝	5回／5回
古屋 俊秀	5回／5回
野焼 計史	5回／5回
黒須 良行	5回／5回

西倉 鉄也	5回／5回
渡邊 良	5回／5回
是澤 正人	5回／5回
徳永 幸久	5回／5回
川澄 俊文	18回／19回
山村 明義	19回／19回
小坂 彰洋	19回／19回
小川 孝行	19回／19回
中澤 英樹	19回／19回
堂免 敬一	14回／14回
鈴木 信行	14回／14回
杉山 武彦	19回／19回
小林 英三	14回／14回
武井 奈津子	14回／14回
井村 順子	14回／14回

- (注) 1 本田勝、古屋俊秀、野焼計史、黒須良行、西倉鉄也、渡邊良、是澤正人及び徳永幸久については、2023年6月27日の退任までに開催されたもののみを対象としています。
- 2 堂免敬一、鈴木信行、小林英三、武井奈津子及び井村順子については、2023年6月27日の就任後に開催されたもののみを対象としています。

取締役会における主な検討内容としては、法令又は定款に規定するもののほか、経営に関する重要な事項についての決定及び業務執行の監督を行っています。

ii 指名・報酬委員会

取締役等の指名・報酬等に係る取締役会の機能の独立性・客観性と説明責任を強化することを目的として、指名・報酬委員会を設置しています。指名・報酬委員会は、杉山武彦（社外取締役）、小林英三（社外取締役）、武井奈津子（社外取締役）、山村明義（代表取締役社長 社長執行役員）、小坂彰洋（代表取締役 専務執行役員）の5名で構成され、杉山武彦（社外取締役）が委員長を務めています。

最近事業年度において当社は指名・報酬委員会を年5回開催しており、個々の出席状況については次のとおりです。

氏名	出席状況
齋藤 宏	2回／2回
古屋 俊秀	2回／2回
杉山 武彦	5回／5回
小林 英三	3回／3回
武井 奈津子	3回／3回
山村 明義	5回／5回
小坂 彰洋	3回／3回

- (注) 齋藤宏、古屋俊秀、小林英三、武井奈津子及び小坂彰洋については、委員に選定されている期間中に開催されたもののみを対象としています。

指名・報酬委員会における主な検討内容としては、取締役等の指名・報酬等について審議の上、その結果を取締役に報告しています。具体的には、取締役選任案、役付取締役・代表取締役の選定案、取締役の業績評価基準、役員報酬額等に関する審議を行っています。

⑤責任限定契約の内容の概要

当社は、会社法第427条第1項に基づき、社外取締役及び監査役との間において、会社法第423条第1項の損害賠償責任を限定する契約を締結しています。当該契約に基づく損害賠償責任限度額は、法令が定める額としています。なお、当該責任限定が認められるのは、当該社外取締役及び監査役が責任の原因となった職務の遂行について善意でかつ重大な過失がないときに限られます。

⑥役員等賠償責任保険契約の内容の概要

当社は、会社法第430条の3第1項に規定する役員等賠償責任保険契約を保険会社との間で締結しています。当該保険により被保険者が法律上負担することになる、第三者訴訟において発生する争訟費用及び損害賠償金を填補することとしています。

当該保険契約の被保険者は取締役、監査役及び執行役員です。

⑦役員報酬の内容

最近事業年度において、当社の取締役及び監査役に支払った報酬等は以下のとおりです。

役員区分	報酬等の総額 (百万円)	報酬の種類別の総額 (百万円)		対象となる 役員の員数
		基本報酬	業績連動報酬 (役員賞与)	
取締役 (社外取締役を除く)	231	193	37	15名
監査役 (社外監査役を除く)	20	20	—	1名
社外役員	69	69	—	7名

(注) 1 上記には、2023年6月27日をもって退任した取締役8名を含めています。

2 上記基本報酬には、当期中に役員退職慰労引当金として費用計上した、取締役分8百万円、監査役分0百万円、社外役員4百万円を含めています。

3 2023年3月24日開催の取締役会において、2023年6月27日をもって役員退職慰労金制度を廃止することについて決議し、2023年6月27日開催の第19期定時株主総会において、役員退職慰労金制度の廃止に伴う打切り支給について決議されています。
なお、役員退職慰労金制度の廃止に伴う打切り支給は、当該制度廃止時までの在任期間に応じた慰労金を退任時に支給するものです。

4 上記業績連動報酬(役員賞与)は、当期中に役員賞与引当金として計上した額です。なお、当社の業績目標であり、業績連動報酬の指標としている連結営業利益の最近事業年度における実績は、76,359百万円でした。

5 取締役の報酬限度額は、年額300百万円です。

(2004年3月24日開催の創立総会決議 終結時点での取締役の員数12名(うち社外0名))

6 監査役の報酬限度額は、年額70百万円です。

(2004年3月24日開催の創立総会決議 終結時点での監査役の員数4名(うち社外3名))

⑧取締役の定数

当社の取締役は15名以内とする旨を定款に定めています。

⑨取締役の選任の決議要件

当社は、取締役の選任決議については、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の過半数をもって行う旨を定款に定めています。

また、累積投票による取締役の選任については、累積投票によらない旨を定款に定めています。

⑩株主総会の特別決議要件

当社は、株主総会の円滑な運営を行うことを目的として、会社法第309条第2項に定める株主総会の特別決議については、議決権を行使することができる株主の議決権の3分の1以上を有する株主が出席し、その議決権の3分の2以上をもって行う旨を定款に定めています。

①株主総会決議事項を取締役会で決議することができることとした事項

i 中間配当

当社は、株主への利益還元を機動的に行えるよう、取締役会の決議によって、毎年9月30日の最終の株主名簿に記載又は記録された株主又は登録株式質権者に対して会社法第454条第5項による中間配当をすることができる旨を定款に定めています。

ii 自己株式の取得

当社は、経営環境の変化に対応した機動的な資本政策の遂行を可能とするため、会社法第165条第2項の規定に基づき、取締役会の決議によって市場取引等により自己の株式を取得することができる旨を定款に定めております。

(2) 【役員の状況】

① 役員一覧

男性12名 女性3名 (役員のうち女性の比率 20.0%)

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
代表取締役 会長	川 澄 俊 文	1955年7月18日	1980年6月 東京都入都 2010年7月 同 病院経営本部長 2012年7月 同 福祉保健局長 2014年7月 同 政策企画局長 2016年6月 同 副知事 2018年8月 (公財) 東京都環境公社理事長 2019年6月 当社代表取締役副会長 2023年6月 同 代表取締役会長(現在)	(注) 1	—
代表取締役社長 社長執行役員	山 村 明 義	1958年3月3日	1980年4月 帝都高速度交通営団入団 2007年6月 当社鉄道本部鉄道統括部長 2011年6月 同 取締役 鉄道本部安全・技術 部及び運転部担当 2013年6月 同 取締役 鉄道本部鉄道統括部 及び営業部担当 2014年6月 同 常務取締役 鉄道本部鉄道統 括部及び営業部担当 2015年6月 同 専務取締役 鉄道本部長 社 長特命事項担当 2017年6月 同 代表取締役社長 2023年6月 同 代表取締役社長 社長執行役 員(現在)	(注) 1	—
代表取締役 専務執行役員	小 坂 彰 洋	1962年6月11日	1986年4月 帝都高速度交通営団入団 2013年4月 当社経営企画本部投資計画部長及 び渋谷駅基盤整備担当部長 2015年4月 同 経営企画本部投資計画部長及 びまちづくり連携担当部長 2016年4月 同 経営企画本部企業価値創造部 長及びまちづくり連携担当部長 2017年4月 同 経営企画本部経営管理部長、 株式上場準備室長、企業価値創造 部長及びまちづくり連携担当部長 2017年6月 同 取締役 経営企画本部経営管 理部長、株式上場準備室長及び企 業価値創造部長 2018年4月 同 取締役 経営企画本部経営管 理部長及び株式上場準備室長、経 営企画本部企業価値創造部担当 2019年4月 同 取締役 経営企画本部経営管 理部、株式上場準備室及び企 業価値創造部担当 2019年6月 同 取締役 経営企画本部副本 部長 経営企画本部経営管理 部、株式上場準備室及び企業価 値創造部担当 2020年11月 同 取締役 経営企画本部副本 部長 経営企画本部経営管理 部、株式上場準備室及び企業価 値創造部並びに管財部及びまち づくり連携プロジェクトチーム 担当 2021年6月 同 常務取締役 経営企画本部 副本部長 経営企画本部経営 管理部及び株式上場準備室並 びに人事部担当 2023年6月 同 代表取締役専務執行役員 経営企画本部長(現在)	(注) 1	—

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
代表取締役 専務執行役員	小川 孝行	1963年10月23日	1986年4月 帝都高速度交通営団入団 2013年4月 当社鉄道本部営業部長 2017年4月 同 鉄道本部鉄道統括部長 2017年6月 同 取締役 鉄道本部鉄道統括部長 鉄道本部需要創出・マーケティング部及び営業部担当 2018年4月 同 取締役 鉄道本部鉄道統括部、需要創出・マーケティング部、営業部及びオリンピック・パラリンピック推進室担当 2019年6月 同 取締役 鉄道本部副本部長 鉄道本部鉄道統括部、需要創出・マーケティング部、営業部及びオリンピック・パラリンピック推進室担当 2021年6月 同 常務取締役 鉄道本部副本部長 鉄道本部鉄道統括部、需要創出・マーケティング部、営業部及びオリンピック・パラリンピック推進室担当 2022年4月 同 常務取締役 鉄道本部副本部長 鉄道本部鉄道統括部、需要創出・マーケティング部及び営業部担当 2023年6月 同 代表取締役専務執行役員 鉄道本部長(現在)	(注) 1	—
取締役 常務執行役員	中澤 英樹	1962年5月22日	1986年4月 帝都高速度交通営団入団 2014年4月 当社鉄道本部運転部長 2019年6月 同 取締役 鉄道本部車両部及び電気部担当 2021年6月 同 取締役 鉄道本部副本部長 鉄道本部車両部及び電気部担当 2023年6月 同 取締役常務執行役員 鉄道本部副本部長 鉄道本部安全・技術部、車両部及び電気部担当(現在)	(注) 1	—
取締役 執行役員	堂 免 敬 一	1967年3月16日	1990年4月 帝都高速度交通営団入団 2016年4月 当社広報部長及び秘書室長 2019年4月 同 人事部長 2023年6月 同 取締役執行役員 人事部長 2024年4月 同 取締役執行役員 人事部担当(現在)	(注) 1	—
取締役 執行役員	鈴木 信行	1966年4月8日	1990年4月 帝都高速度交通営団入団 2016年4月 当社財務部長 2023年6月 同 取締役執行役員 財務部担当(現在)	(注) 1	—
社外取締役	杉山 武彦	1944年11月26日	2004年12月 一橋大学学長 2010年12月 成城大学社会イノベーション学部政策イノベーション学科教授 2011年4月 一般財団法人運輸政策研究機構副会長・運輸政策研究所所長 2015年6月 空港施設株式会社社外取締役(現在) 2017年6月 当社社外取締役(現在)	(注) 1	—

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
社外取締役	小林英三	1948年9月8日	1972年4月 日本銀行入行 1999年5月 同 人事局長 2000年5月 同 審査局長 2002年6月 同 理事 2006年5月 アブラック（アメリカンファミリー生命保険会社）シニア・アドバイザー 2007年7月 同 副会長 2010年5月 日本証券金融株式会社顧問 2010年6月 同 専務取締役 2012年6月 同 代表取締役社長 2019年6月 同 執行役会長（現在） 2019年6月 日本電子計算株式会社社外取締役（現在） 2019年6月 日本ビルディング株式会社社外取締役（現在） 2023年6月 当社社外取締役（現在）	(注) 1	—
社外取締役	武井奈津子	1961年2月10日	1983年4月 ソニー株式会社入社 2001年4月 同 戦略プラットフォームグローバル・アライアンス部統括部長 2005年7月 同 法務・コンプライアンス部門法務部統括部長 2009年7月 同 法務・コンプライアンス部門副部門長 2010年7月 同 法務・コンプライアンス部門部門長 2013年6月 同 業務執行役員SVP法務部門長 2019年4月 同 執行役員法務・コンプライアンス・プライバシー部シニアゼネラルマネージャー 2020年4月 同 執行役員法務部シニアゼネラルマネージャー 2021年6月 ソニーグループ株式会社常務法務部シニアゼネラルマネージャー 2022年4月 学校法人ソニー学園湘北短期大学理事（現在） 2023年6月 公益財団法人ソニー教育財団評議委員（現在） 2023年6月 当社社外取締役（現在） 2023年6月 株式会社TBSホールディングス社外取締役（現在） 2024年6月 日本電信電話株式会社社外取締役（現在）	(注) 1	—

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
社外取締役	井村 順子	1960年5月7日	1983年4月 宇宙開発事業団（現 宇宙航空研究開発機構）入社 1990年10月 朝日新和会計社（現 有限責任あずさ監査法人）入社 1993年5月 太田昭和監査法人（現 EY新日本有限責任監査法人）入社 2005年5月 新日本監査法人（現 EY新日本有限責任監査法人）パートナー 2011年6月 新日本有限責任監査法人（現 EY新日本有限責任監査法人）シニアパートナー 2015年9月 多摩大学大学院MBAコース客員教授（現在） 2018年7月 井村公認会計士事務所開設（現在） 2019年6月 株式会社商船三井社外監査役 2019年12月 長谷川香料株式会社社外監査役 2020年6月 三菱UFJ信託銀行株式会社社外取締役監査等委員（現在） 2023年6月 当社社外取締役（現在）	(注) 1	—
常勤監査役	上田 正人	1966年6月7日	1990年4月 帝都高速度交通営団入団 2016年4月 当社鉄道本部需要創出・マーケティング部長 2019年4月 同 総務部長及び秘書室長 2021年6月 同 常勤監査役（現在）	(注) 2	—
常勤監査役	徳田 郁生	1967年2月26日	1990年4月 大蔵省入省 2018年6月 東京税関総務部長 2019年7月 大臣官房付兼内閣官房内閣参事官（内閣官房副長官補付）兼内閣官房特定複合観光施設区域整備推進室参事官 兼特定複合観光施設区域整備推進本部事務局参事官 兼内閣府大臣官房カジノ管理委員会設立準備室参事官 2020年1月 カジノ管理委員会事務局総務企画部長 2021年6月 当社常勤監査役（現在）	(注) 2	—
監査役	齋藤 宏	1944年3月29日	1966年4月 株式会社日本興業銀行入行 1997年2月 同 常務取締役 2000年9月 株式会社みずほホールディングス常務執行役員 2002年1月 同 取締役兼常務執行役員 2002年4月 株式会社みずほコーポレート銀行取締役頭取 2003年1月 株式会社みずほフィナンシャルグループ取締役 2007年6月 当社監査役（現在） 2009年4月 株式会社みずほコーポレート銀行取締役会長 2010年6月 株式会社みずほフィナンシャルグループ特別顧問 2011年7月 同 名誉顧問 2023年7月 同 顧問（現在）	(注) 2	—

役職名	氏名	生年月日	略歴	任期	所有株式数(株)
監査役	延 興 桂	1961年8月9日	1984年4月 東京都入都 2021年10月 同 オリンピック・パラリンピック準備局長 2022年6月 公益社団法人東京都障害者スポーツ協会代表理事・会長（現在） 2022年6月 当社監査役（現在）	(注) 2	—
計					—

- (注) 1 取締役の任期は、2023年3月期に係る定時株主総会終結の時から2025年3月期に係る定時株主総会終結の時までです。
- 2 監査役の任期は、2021年3月期に係る定時株主総会終結の時から2025年3月期に係る定時株主総会終結の時までです。

② 社外役員の状況

当社の社外取締役は杉山武彦、小林英三、武井奈津子、井村順子の4名です。また、社外監査役は徳田郁生、齋藤宏及び延興桂の3名です。

社外取締役の杉山武彦は、一橋大学商学部教授のほか、運輸政策研究所の所長を務めるなど、交通経済学者としての豊富な識見を有し、経営陣から独立した客観的視点から業務執行に対する監督をすることに適任であると考え、社外取締役に選任しています。

社外取締役の小林英三は、日本銀行理事のほか、日本証券金融株式会社において代表取締役社長を務めるなど、経営、財務・会計、人事・労務・人財開発に関する豊富な識見を有し、経営陣から独立した客観的視点から業務執行に対する監督をすることに適任であると考え、社外取締役に選任しています。

社外取締役の武井奈津子は、ソニーグループ株式会社において常務法務部シニアゼネラルマネージャーを務めるなど、経営、法務、リスクマネジメントに関する豊富な識見を有し、経営陣から独立した客観的視点から業務執行に対する監督をすることに適任であると考え、社外取締役に選任しています。

社外取締役の井村順子は、新日本有限責任監査法人（現 EY新日本有限責任監査法人）においてシニアパートナーを務めるなど、財務・会計、人事・労務・人財開発に関する豊富な識見を有し、経営陣から独立した客観的視点から業務執行に対する監督をすることに適任であると考え、社外取締役に選任しています。

社外監査役の徳田郁生は、財務省における行政経験を経た幅広い識見と卓越した手腕を有しており、経営を監査することに適任であると考え、社外監査役に選任しています。

社外監査役の齋藤宏は、株式会社みずほコーポレート銀行（現 株式会社みずほ銀行）において要職を歴任するなど、民間的経営の観点からの卓越した手腕と識見を有しており、経営を監査することに適任であると考え、社外監査役に選任しています。

社外監査役の延興桂は、東京都における行政経験を経た幅広い識見と卓越した手腕を有しており、経営を監査することに適任であると考え、社外監査役に選任しています。

また、当社は、社外取締役の独立性に関して、株式会社東京証券取引所が定める基準を参考としています。

なお、社外取締役及び各社外監査役と当社との間に開示すべき特別な利害関係はありません。

③ 社外取締役による監督又は監査と内部監査、監査役監査及び会計監査との相互連携並びに内部統制部門との関係

社外取締役に対しては、経営陣との定期的な意見交換や鉄道現業の視察の機会を設けるなど、他の取締役と情報格差が生じないよう情報提供を行う体制を整備し、必要に応じて担当部等からの説明等を行えるようにしています。

社外監査役に対しては他の監査役と情報格差が生じないよう情報提供を行い、社外監査役から社内調査を受けた場合には、円滑に対応できるようにしています。また、監査役を補佐するための専任スタッフとして監査役室に5名を配置し、監査役監査の補助を行っています。

(3) 【監査の状況】

①監査役監査の状況

当社の監査役会は、常勤監査役2名（社外監査役1名）及び非常勤監査役2名（社外監査役2名）で構成されています。最近事業年度において監査役会は13回開催しており、個々の監査役の出席状況は次のとおりです。

役職	氏名	出席状況
常勤監査役	上田 正人	13回／13回
常勤監査役（社外）	徳田 郁生	13回／13回
監査役（社外）	齋藤 宏	13回／13回
監査役（社外）	延與 桂	13回／13回

監査役会における具体的な検討内容

a 監査報告

- ・ 監査報告書の作成

b 会計監査人の監査の相当性

- ・ 会計監査人の再任の適否確認
- ・ 会計監査人の報酬の適切性
- ・ 監査の方法及び監査結果の相当性

c 監査計画

- ・ 監査役監査の方針及び監査計画
- ・ 重点監査項目
- ・ その他の監査項目

d 監査活動報告

- ・ 各監査役の活動報告

各監査役は、監査役会が定めた監査役監査の規程等に準拠し、監査計画に従い、取締役会に出席し、取締役の職務の執行状況の監査を実施しています。また、常勤監査役は、取締役、内部監査部門その他の使用人等と意思疎通を図るため、取締役会以外の重要な会議に出席し、取締役及び使用人等からその職務の執行状況について報告を受け、必要に応じて説明を求め、重要な決裁書類等を閲覧し、本社及び主要な事業所において業務及び財産の状況を調査しました。

②内部監査の状況

内部監査については、社長直轄の組織である監査室に24名を配置し、うち室長以下8名が社内規程に基づく適正な業務の執行状況について内部監査を行うとともに、グループ会社の監査も行っています。また、監査結果については社長、取締役会及び監査役に対して、デュアルレポーティングラインでの報告を行っています。

③監査役、会計監査人及び内部監査部門の連携

監査役は、会計監査人から監査計画や、会計監査人の職務の遂行が適正に行われることを確保するための体制、監査結果、会計監査人が把握した内部統制の状況について報告を受けるとともに、意見交換を行う等、緊密に連携しています。また、監査室から、内部監査及び財務報告に係る内部統制評価の計画及び結果の報告を受けています。

監査室は、内部監査及び財務報告に係る内部統制評価の計画の策定及びその実施にあたっては、会計監査人の行う監査との調整を図るとともに、会計監査人の求めに応じて内部監査及び財務報告に係る内部統制評価の計画、進捗状況及び結果を報告する等、緊密に連携しています。

④会計監査の状況

a. 監査法人の名称

有限責任監査法人トーマツ

b. 提出会社の財務書類について連続して監査関連業務を行っている場合におけるその期間

24年間（2025年3月期時点）

c. 業務を執行した公認会計士

小口誠司（継続監査年数 3年）（2025年3月期時点）

後藤久美子（継続監査年数 3年）（2025年3月期時点）

d. 監査業務に係る補助者の構成

当社の会計監査に係る補助者は、公認会計士8名、その他32名です。

e. 監査法人の選定方針と理由

監査役会は、監査役会で定めている基準により、監査法人の品質管理体制、独立性、専門性及び監査実績を総合的に勘案し、有限責任監査法人トーマツを会計監査人として選定しています。

なお、監査役会は、会計監査人が会社法第340条第1項各号に該当する場合は、監査役の全員の同意により会計監査人を解任します。この場合、監査役会が選定した監査役は、会計監査人を解任した旨及び解任の理由を解任後最初に招集される株主総会に報告します。

また、監査役会は、会計監査人の職務執行に支障がある場合等解任又は不再任の必要があると判断した場合は、株主総会に提出する会計監査人の解任又は不再任に関する議案の内容を決定します。

f. 監査役及び監査役会による監査法人の評価

当社監査役会は、会計監査人に対する評価を行っています。この評価にあたっては、監査役会で定めている基準により、会計監査人の職務執行状況等を確認しています。

⑤監査報酬の内容等

a. 監査公認会計士等に対する報酬

区分	最近連結会計年度の前連結会計年度		最近連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬(百万円)	非監査業務に基づく報酬(百万円)	監査証明業務に基づく報酬(百万円)	非監査業務に基づく報酬(百万円)
提出会社	84	5	87	18
連結子会社	—	—	—	—
計	84	5	87	18

b. 監査公認会計士等の提出会社に対する非監査業務の内容

最近連結会計年度の前連結会計年度

当社は、監査公認会計士等に対して、公認会計士法第2条第1項の業務以外の業務である、社債発行に係るコンフォートレター作成業務等についての対価を支払っています。

最近連結会計年度

当社は、監査公認会計士等に対して、公認会計士法第2条第1項の業務以外の業務である、社債発行に係るコンフォートレター作成業務等についての対価を支払っています。

- c. 監査公認会計士等と同一のネットワークに属するDeloitte Touche Tohmatsu Limitedのメンバーファームに対する報酬 (a. を除く)

区分	最近連結会計年度の前連結会計年度		最近連結会計年度	
	監査証明業務に基づく報酬(百万円)	非監査業務に基づく報酬(百万円)	監査証明業務に基づく報酬(百万円)	非監査業務に基づく報酬(百万円)
提出会社	—	—	—	—
連結子会社	—	5	—	—
計	—	5	—	—

- d. 監査公認会計士等と同一のネットワークに属するDeloitte Touche Tohmatsu Limitedのメンバーファームの連結子会社に対する非監査業務の内容

最近連結会計年度の前連結会計年度

連結子会社における非監査業務の内容は、会計税務に関するアドバイザリー業務です。

最近連結会計年度

連結子会社における非監査業務の内容はありません。

- e. その他重要な報酬の内容

該当事項はありません。

- f. 監査報酬の決定方針

監査公認会計士等に対する監査報酬は、当社グループの資産額、取引額、監査時間等を勘案し、監査計画の妥当性を判断したうえで決定し、代表取締役が監査役会の同意を得ることとしています。

- g. 監査役会が会計監査人の報酬等に同意した理由

監査役会は、会計監査人から説明を受けた最近事業年度の会計監査計画の監査日数や人員配置などの内容、前年度の監査実績の検証と評価、会計監査人の監査の遂行状況の相当性、報酬の前提となる見積金額の算出根拠を精査した結果、会計監査人の報酬等の額について同意しました。

(4) 【役員の報酬等】

①取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針に関する事項

当社は、取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針を取締役会の決議により決定しています。その内容は以下のとおりです。

1 基本方針

当社は、社外取締役でない取締役に対し、役位に応じた職責等を踏まえた基本報酬を支給するとともに、事業年度ごとの業績に連動する役員賞与を支給します。社外取締役に対しては、その職責に鑑み、基本報酬のみを支給します。なお、取締役の報酬総額については、株主総会で決議された報酬限度額とします。

2 取締役の個人別の報酬の内容についての決定に関する事項

取締役の個人別の報酬額（基本報酬・役員賞与）の決定については、取締役会において決議の上、代表取締役社長に一任します。代表取締役社長は、透明性及び公正性を確保する観点から、委員の過半数が社外取締役で構成される指名・報酬委員会に諮り、当該委員会の審議結果を踏まえてこれを決定します。

3 基本報酬の決定に関する方針

基本報酬は、月例による固定報酬とし、役位に応じた職責、当社の業績、他社水準、従業員給与の水準等を勘案し決定します。

4 業績連動報酬（役員賞与）の決定に関する方針

役員賞与は、事業年度ごとの業績向上への動機づけとなる連結営業利益を指標とし、役位に応じた職責、代表権の有無等を勘案して決定し、現金報酬として毎年一定の時期に支給します。

5 取締役の個人別の報酬（基本報酬・役員賞与）の額に対する割合の決定に関する方針

社外取締役でない取締役の基本報酬と役員賞与の割合については、事業年度ごとの業績に連動する報酬が全報酬の一定程度の割合を占める構成となるように、おおよそ8：2としています。

②取締役の個人別の報酬等の内容の決定に係る委任に関する事項

当社においては、取締役会の委任決議に基づき代表取締役社長山村明義が取締役の個人別の報酬額の具体的内容を決定しています。

これらの権限を委任した理由は、当社全体の業績を俯瞰し、各取締役の職責を勘案して報酬内容を決定するには、業務執行を統括する代表取締役社長が適しているためです。

なお、取締役の個人別の報酬額の具体的内容については、透明性及び公正性を確保する観点から、委員の過半数が社外取締役で構成される指名・報酬委員会に諮り、当該委員会の審議結果を踏まえ決定されていることから、取締役会は、その内容が取締役の個人別の報酬等の内容に係る決定方針に沿うものであると判断しています。

③役員区分ごとの報酬等の総額、報酬等の種類別の総額及び対象となる役員の員数並びに業績連動報酬に係る指標に関する事項

(1)「コーポレート・ガバナンスの概要」の「⑦役員報酬の内容」に記載しています。

(5) 【株式の保有状況】

① 投資株式の区分の基準及び考え方

当社は、専ら株式の価値の変動又は株式に係る配当によって利益を受けることを目的とする株式を純投資目的である投資株式、それ以外の株式を純投資目的以外の目的である投資株式と区分しています。

② 保有目的が純投資目的以外の目的である投資株式

a. 保有方針及び保有の合理性を検証する方法並びに個別銘柄の保有の適否に関する取締役会等における検証の内容

当社は、取引や事業戦略上、特に必要である場合にのみ、他社株式を取得・保有することを基本とし、毎年度、取締役会において、全保有銘柄を対象に、保有目的、中長期的な便益や将来の見通しを踏まえ、保有に伴うリスク・リターンが目標とする資本効率性に係る水準に見合っているか等を考慮し、その保有の適否を検証した上で、必要が認められなくなったものは縮減を図ることとしております。

なお、2024年3月末時点で保有している株式につきましては、検証の結果、継続保有が妥当であると判断しております。

b. 銘柄数及び貸借対照表計上額

	銘柄数 (銘柄)	貸借対照表計上額の 合計額(百万円)
非上場株式	14	208
非上場株式以外の株式	1	299

(最近事業年度において株式数が増加した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の増加に係る取得 価額の合計額(百万円)	株式数の増加の理由
非上場株式	3	25	協業による企業価値創造のため。
非上場株式以外の株式	—	—	—

(最近事業年度において株式数が減少した銘柄)

	銘柄数 (銘柄)	株式数の減少に係る売却 価額の合計額(百万円)
非上場株式	—	—
非上場株式以外の株式	—	—

c. 特定投資株式及びみなし保有株式の銘柄ごとの株式数、貸借対照表計上額等に関する情報

特定投資株式

銘柄	最近事業年度	最近事業年度の 前事業年度	保有目的、業務提携等の概要、定量的な 保有効果及び株式数が増加した理由	当社の株 式の保有 の有無
	株式数(株)	株式数(株)		
	貸借対照表計上額 (百万円)	貸借対照表計上額 (百万円)		
(株)ぐるなび	973,600	973,600	業務提携を行っており、協業関係を維持し ていくため。	無
	299	324		

みなし保有株式

該当事項はありません。

③ 保有目的が純投資目的である投資株式

該当事項はありません。

第5 【経理の状況】

1 連結財務諸表及び四半期連結財務諸表並びに財務諸表の作成方法について

(1) 当社の連結財務諸表は、「連結財務諸表の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和51年大蔵省令第28号）に基づいて作成しています。

(2) 当社の四半期連結財務諸表は、株式会社東京証券取引所の四半期財務諸表等の作成基準第4条第1項及び我が国において一般に公正妥当と認められる四半期財務諸表に関する会計基準に基づいて作成しています。

(3) 当社の財務諸表は、「財務諸表等の用語、様式及び作成方法に関する規則」（昭和38年大蔵省令第59号。以下「財務諸表等規則」という。）第2条の規定に基づき、「財務諸表等規則」及び「鉄道事業会計規則」（昭和62年運輸省令第7号）により作成しています。

2 監査証明について

当社は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づき、前連結会計年度(2022年4月1日から2023年3月31日まで)及び当連結会計年度(2023年4月1日から2024年3月31日まで)の連結財務諸表並びに前事業年度(2022年4月1日から2023年3月31日まで)及び当事業年度(2023年4月1日から2024年3月31日まで)の財務諸表について、有限責任監査法人トーマツにより監査を受けています。また、当社は、第1四半期連結会計期間(2024年4月1日から2024年6月30日まで)及び第1四半期連結累計期間(2024年4月1日から2024年6月30日まで)に係る四半期連結財務諸表について、有限責任監査法人トーマツにより期中レビューを受けています。

3 連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組について

当社は、連結財務諸表等の適正性を確保するための特段の取組を行っています。具体的には、会計基準等の内容を適切に把握し、連結財務諸表を適正に作成できる体制を整備するため、公益財団法人財務会計基準機構へ加入するとともに、監査法人等が主催するセミナー等に参加しています。

1 【連結財務諸表等】

(1) 【連結財務諸表】

① 【連結貸借対照表】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	38,982	45,665
新線建設推進資金信託	※1 192,120	※1 190,610
受取手形、売掛金及び契約資産	※2 3,198	※2 3,332
未取運賃	26,193	28,931
未収金	8,405	8,715
有価証券	50,000	45,000
商品	45	40
貯蔵品	7,854	6,996
その他	7,359	7,949
貸倒引当金	△20	△20
流動資産合計	334,139	337,220
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	940,372	949,158
機械装置及び運搬具（純額）	202,930	203,577
土地	176,630	193,353
建設仮勘定	165,712	161,421
その他（純額）	8,862	8,201
有形固定資産合計	※3, ※4 1,494,509	※3, ※4 1,515,713
無形固定資産	※4 99,549	※4 100,579
投資その他の資産		
投資有価証券	※5 2,370	※5 2,669
退職給付に係る資産	20,928	23,673
繰延税金資産	49,033	40,470
その他	2,414	2,198
貸倒引当金	△123	△1
投資その他の資産合計	74,622	69,011
固定資産合計	1,668,681	1,685,303
資産合計	※6 2,002,821	※6 2,022,524

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	1,211	876
1年内償還予定の社債	※6 30,000	※6 10,000
1年内返済予定の長期借入金	11,087	32,086
未払金	57,121	52,185
未払消費税等	8,128	5,726
未払法人税等	4,386	10,357
前受運賃	16,349	18,194
賞与引当金	11,802	12,249
役員賞与引当金	—	80
撤去損失引当金	156	135
その他	31,000	31,727
流動負債合計	171,242	173,620
固定負債		
社債	※6 577,000	※6 577,000
長期借入金	329,781	307,692
新線建設推進長期借入金	※1 192,120	※1 192,120
役員退職慰労引当金	299	173
環境安全対策引当金	294	89
撤去損失引当金	3,218	3,218
退職給付に係る負債	72,781	74,166
資産除去債務	2,648	2,543
その他	20,090	23,504
固定負債合計	1,198,234	1,180,507
負債合計	1,369,476	1,354,128
純資産の部		
株主資本		
資本金	58,100	58,100
資本剰余金	62,167	62,167
利益剰余金	509,978	544,620
株主資本合計	630,245	664,887
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	△0	△15
為替換算調整勘定	27	41
退職給付に係る調整累計額	3,071	3,482
その他の包括利益累計額合計	3,099	3,507
純資産合計	633,344	668,395
負債純資産合計	2,002,821	2,022,524

② 【連結損益計算書及び連結包括利益計算書】

【連結損益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年 4月 1日 至 2023年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月 31日)
営業収益	※1 345,370	※1 389,267
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	※3 269,072	※3 263,698
販売費及び一般管理費	※2, ※3 48,520	※2, ※3 49,210
営業費合計	317,592	312,908
営業利益	27,777	76,359
営業外収益		
受取受託工事事務費	284	594
物品売却益	552	437
持分法による投資利益	498	275
固定資産維持管理協力金	280	—
その他	865	748
営業外収益合計	2,480	2,055
営業外費用		
支払利息	10,222	12,341
その他	340	206
営業外費用合計	10,563	12,548
経常利益	19,694	65,866
特別利益		
補助金	※4 2,436	※4 160
鉄道施設受贈財産評価額	※5 1,335	※5 12,165
工事負担金等受入額	※6 1,145	※6 602
その他	318	144
特別利益合計	5,236	13,074
特別損失		
固定資産圧縮損	※7 4,479	※7 12,812
減損損失	—	※8 393
その他	488	192
特別損失合計	4,968	13,398
税金等調整前当期純利益	19,962	65,541
法人税、住民税及び事業税	4,117	10,885
法人税等調整額	△11,927	8,394
法人税等合計	△7,809	19,279
当期純利益	27,771	46,262
非支配株主に帰属する当期純利益	—	—
親会社株主に帰属する当期純利益	27,771	46,262

【連結包括利益計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年 4月 1日 至 2023年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月 31日)
当期純利益	27,771	46,262
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	88	△15
為替換算調整勘定	28	13
退職給付に係る調整額	△3,669	398
持分法適用会社に対する持分相当額	59	11
その他の包括利益合計	※ △3,492	※ 408
包括利益	24,279	46,671
(内訳)		
親会社株主に係る包括利益	24,279	46,671
非支配株主に係る包括利益	—	—

③ 【連結株主資本等変動計算書】

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(単位：百万円)

	株主資本				その他の包括利益累計額				純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本合計	その他 有価証券 評価差額金	為替換算 調整勘定	退職給付に 係る調整 累計額	その他の 包括利益 累計額合計	
当期首残高	58,100	62,167	491,502	611,769	△88	△1	6,681	6,591	618,360
当期変動額									
剰余金の配当			△9,296	△9,296					△9,296
親会社株主に帰属する 当期純利益			27,771	27,771					27,771
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					88	28	△3,609	△3,492	△3,492
当期変動額合計	—	—	18,475	18,475	88	28	△3,609	△3,492	14,983
当期末残高	58,100	62,167	509,978	630,245	△0	27	3,071	3,099	633,344

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(単位：百万円)

	株主資本				その他の包括利益累計額				純資産合計
	資本金	資本剰余金	利益剰余金	株主資本合計	その他 有価証券 評価差額金	為替換算 調整勘定	退職給付に 係る調整 累計額	その他の 包括利益 累計額合計	
当期首残高	58,100	62,167	509,978	630,245	△0	27	3,071	3,099	633,344
当期変動額									
剰余金の配当			△11,620	△11,620					△11,620
親会社株主に帰属する 当期純利益			46,262	46,262					46,262
株主資本以外の項目の 当期変動額（純額）					△15	13	410	408	408
当期変動額合計	—	—	34,642	34,642	△15	13	410	408	35,051
当期末残高	58,100	62,167	544,620	664,887	△15	41	3,482	3,507	668,395

④ 【連結キャッシュ・フロー計算書】

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年 4月 1日 至 2023年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月 31日)
営業活動によるキャッシュ・フロー		
税金等調整前当期純利益	19,962	65,541
減価償却費	70,377	73,747
減損損失	—	393
貸倒引当金の増減額 (△は減少)	69	△122
賞与引当金の増減額 (△は減少)	1,352	447
役員賞与引当金の増減額 (△は減少)	—	80
退職給付に係る資産の増減額 (△は増加)	△1,410	△1,619
退職給付に係る負債の増減額 (△は減少)	1,109	834
役員退職慰労引当金の増減額 (△は減少)	37	△126
環境安全対策引当金の増減額 (△は減少)	△61	△205
撤去損失引当金の増減額 (△は減少)	△291	△20
支払利息	10,222	12,341
固定資産売却損益 (△は益)	△100	13
固定資産除却損	3,473	2,219
持分法による投資損益 (△は益)	△498	△275
営業債権及び契約資産の増減額 (△は増加)	△5,572	△3,213
棚卸資産の増減額 (△は増加)	△1,492	837
営業債務の増減額 (△は減少)	△37	153
未払消費税等の増減額 (△は減少)	2,102	△2,401
その他	954	4,004
小計	100,196	152,630
利息の支払額	△10,362	△12,272
法人税等の支払額又は還付額 (△は支払)	△1,656	△5,292
営業活動によるキャッシュ・フロー	88,177	135,066
投資活動によるキャッシュ・フロー		
有形及び無形固定資産の取得による支出	△81,714	△104,132
補助金受入れによる収入	3,217	1,088
有形及び無形固定資産の売却による収入	162	246
新線建設推進資金信託の設定による支出	△192,120	—
新線建設推進資金信託の解約による収入	—	1,509
その他	780	1,057
投資活動によるキャッシュ・フロー	△269,674	△100,230
財務活動によるキャッシュ・フロー		
長期借入れによる収入	15,000	10,000
長期借入金の返済による支出	△13,427	△11,089
新線建設推進長期借入金による収入	192,120	—
社債の発行による収入	29,792	9,943
社債の償還による支出	△55,000	△30,000
配当金の支払額	△9,296	△11,620
その他	△374	△386
財務活動によるキャッシュ・フロー	158,814	△33,153
現金及び現金同等物の増減額 (△は減少)	△22,682	1,682
現金及び現金同等物の期首残高	111,664	88,982
現金及び現金同等物の期末残高	※ 88,982	※ 90,665

【注記事項】

(連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項)

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

1 連結の範囲に関する事項

連結子会社数 13社

連結子会社は、東京メトロ都市開発㈱、㈱メトロセルビス、㈱メトロコマース、メトロ開発㈱、㈱メトロライフサポート、㈱地下鉄メンテナンス、メトロ車両㈱、㈱メトロフルール、㈱メトロプロパティーズ、㈱メトロアドエージェンシー、㈱メトロレールファシリティーズ、㈱メトロステーションファシリティーズ及び㈱メトロビジネスアソシエです。

2 持分法の適用に関する事項

(1) 非連結子会社

非連結子会社は、ベトナム東京メトロ (VIETNAM TOKYO METRO ONE MEMBER LIMITED LIABILITY COMPANY) の1社であり、会社に対する投資について持分法を適用しています。

(連結の範囲から除いた理由)

非連結子会社は小規模であり、総資産、売上高、当期純損益(持分に見合う額)及び利益剰余金(持分に見合う額)等は、いずれも連結財務諸表に重要な影響を及ぼしていないためです。

(2) 関連会社

関連会社は、渋谷熱供給㈱、㈱はとバス及び日本コンサルタンツ㈱の3社であり、これらすべての会社に対する投資について持分法を適用しています。

3 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社の決算日はすべて3月31日であり、連結決算日と同一です。

4 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

① 有価証券

その他有価証券

ア 市場価格のない株式等以外のもの

連結決算日の市場価格等による時価法によっています。

(評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は総平均法により算定しています)

イ 市場価格のない株式等

総平均法による原価法によっています。

② 棚卸資産

ア 商品

主として売価還元法による原価法によっています。

イ 貯蔵品

主として移動平均法による原価法(貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法)によっています。

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

① 有形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっています。

ただし、取替資産については取替法によっています。

なお、主な耐用年数は以下のとおりです。

建物及び構築物 12年～75年

機械装置及び運搬具 5年～17年

② 無形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は以下のとおりです。

施設利用権 5年～42年

ソフトウェア(自社利用) 5年

- ③ リース資産
所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産
リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。
- (3) 繰延資産の処理方法
社債発行費
支出時に全額費用処理しています。
- (4) 重要な引当金の計上基準
- ① 貸倒引当金
債権の貸倒れによる損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しています。
 - ② 賞与引当金
従業員に支給する賞与に充てるため、支給見込額に基づき計上しています。
 - ③ 役員退職慰労引当金
役員の退職慰労金の支出に備えるため、内規に基づく連結会計年度末要支給額を計上しています。
 - ④ 環境安全対策引当金
保管するポリ塩化ビフェニル（PCB）の処理費用の支出に備えるため、今後発生すると見込まれる金額を計上しています。
 - ⑤ 撤去損失引当金
契約に基づき将来発生が見込まれる固定資産等に関する当社が負担すべき撤去費用に備えるため、当連結会計年度末における撤去費用見込額を計上しています。
- (5) 退職給付に係る会計処理の方法
- ① 退職給付見込額の期間帰属方法
退職給付債務の算定に当たり、退職給付見込額を当連結会計年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっています。
 - ② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法
数理計算上の差異は、各連結会計年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として15年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生の日連結会計年度から費用処理しています。
過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として15年）による定額法により費用処理しています。
- (6) 重要な収益及び費用の計上基準
当社グループは顧客との契約について、企業会計基準第29号「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。）等を適用しており、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転し履行義務を充足した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識しています。
- ① 定期運輸収入
運送約款等に基づき、定期乗車券の有効期間にわたり同一の区間及び経路について列車による運送サービスを提供することを履行義務としており、有効期間の開始日の属する月から有効期間の経過に応じて収益を認識しています。取引の対価は、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しています。
 - ② 定期外運輸収入
運送約款等に基づき、列車による運送サービスを提供することを履行義務としており、当該履行義務は顧客への乗車券類等の発売日とサービス提供日は概ね一致していることから、顧客に発売した時点で収益を認識しています。取引の対価は通常、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しています。

③ 流通事業収入

主に駅構内や周辺の商業施設等における商品の販売及びサービスの提供から得られる収入であり、当社グループの履行義務が代理人に該当する取引について、受け取る対価の総額から第三者への支払額を差し引いた純額で収益を認識しています。取引の対価は主に月次で請求しており、請求日から概ね翌月末までに受領しています。

④ 広告事業収入

主に駅構内や電車内における広告媒体の販売から得られる収入であり、顧客の広告を契約期間にわたり掲出し経過期間に応じて履行義務が充足されるため、サービスの提供期間にわたって収益を認識しています。取引の対価は主に月次で請求しており、請求日から概ね翌月末までに受領しています。

⑤ 情報通信事業収入

主に当社鉄道施設における携帯電話に係る諸設備の営業許諾を行っており、サービスの提供に伴い一定期間にわたり収益を認識しています。取引の対価は主に、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しています。

(7) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

連結キャッシュ・フロー計算書における資金（現金及び現金同等物）は、手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なりリスクしか負わない取得日から3か月以内に償還期限の到来する短期投資からなっています。

(8) その他連結財務諸表作成のための重要な事項

工事負担金等の処理

地方公共団体等による工事負担金等（補助金、鉄道施設受贈財産評価額を含む）は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しています。

なお、連結損益計算書においては、工事負担金等相当額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

当連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

1 連結の範囲に関する事項

連結子会社数 13社

連結子会社は、東京メトロ都市開発㈱、㈱メトロセルビス、㈱メトロコマース、メトロ開発㈱、㈱メトロライフサポート、㈱地下鉄メンテナンス、メトロ車両㈱、㈱メトロフルール、㈱メトロプロパティーズ、㈱メトロアドエージェンシー、㈱メトロレールファシリティーズ、㈱メトロステーションファシリティーズ及び㈱メトロビジネスアソシエです。

2 持分法の適用に関する事項

(1) 非連結子会社

非連結子会社は、ベトナム東京メトロ（VIETNAM TOKYO METRO ONE MEMBER LIMITED LIABILITY COMPANY）の1社であり、会社に対する投資について持分法を適用しています。

（連結の範囲から除いた理由）

非連結子会社は小規模であり、総資産、売上高、当期純損益（持分に見合う額）及び利益剰余金（持分に見合う額）等は、いずれも連結財務諸表に重要な影響を及ぼしていないためです。

(2) 関連会社

関連会社は、渋谷熱供給㈱、㈱はとバス及び日本コンサルタンツ㈱の3社であり、これらすべての会社に対する投資について持分法を適用しています。

3 連結子会社の事業年度等に関する事項

連結子会社の決算日はすべて3月31日であり、連結決算日と同一です。

4 会計方針に関する事項

(1) 重要な資産の評価基準及び評価方法

① 有価証券

その他有価証券

ア 市場価格のない株式等以外のもの

連結決算日の市場価格等による時価法によっています。

(評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は総平均法により算定しています)

イ 市場価格のない株式等
総平均法による原価法によっています。

② 棚卸資産

ア 商品
主として売価還元法による原価法によっています。

イ 貯蔵品

主として移動平均法による原価法(貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法)によっています。

(2) 重要な減価償却資産の減価償却の方法

① 有形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっています。

ただし、取替資産については取替法によっています。

なお、主な耐用年数は以下のとおりです。

建物及び構築物	12年～75年
機械装置及び運搬具	5年～17年

② 無形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は以下のとおりです。

施設利用権	5年～42年
ソフトウェア(自社利用)	5年

③ リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

(3) 繰延資産の処理方法

社債発行費

支出時に全額費用処理しています。

(4) 重要な引当金の計上基準

① 貸倒引当金

債権の貸倒れによる損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しています。

② 賞与引当金

従業員に支給する賞与に充てるため、支給見込額に基づき計上しています。

③ 役員賞与引当金

役員(執行役員含む)に対して支給する賞与の支出に充てるため、支給見込額に基づき当連結会計年度に見合う分を計上しています。

④ 役員退職慰労引当金

役員の退職慰労金の支出に備えるため、連結会計年度末要支給額を計上しています。

⑤ 環境安全対策引当金

保管するポリ塩化ビフェニル(PCB)の処理費用の支出に備えるため、今後発生すると見込まれる金額を計上しています。

⑥ 撤去損失引当金

契約に基づき将来発生が見込まれる固定資産等に関する当社が負担すべき撤去費用に備えるため、当連結会計年度末における撤去費用見込額を計上しています。

(5) 退職給付に係る会計処理の方法

① 退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定に当たり、退職給付見込額を当連結会計年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっています。

② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

数理計算上の差異は、各連結会計年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として15年）による定額法により按分した額をそれぞれ発生翌連結会計年度から費用処理しています。

過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数（主として15年）による定額法により費用処理しています。

(6) 重要な収益及び費用の計上基準

当社グループは顧客との契約について、企業会計基準第29号「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。）等を適用しており、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転し履行義務を充足した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識しています。

① 定期運輸収入

運送約款等に基づき、定期乗車券の有効期間にわたり同一の区間及び経路について列車による運送サービスを提供することを履行義務としており、有効期間の開始日の属する月から有効期間の経過に応じて収益を認識しています。取引の対価は、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しています。

② 定期外運輸収入

運送約款等に基づき、列車による運送サービスを提供することを履行義務としており、当該履行義務は顧客への乗車券類等の発売日とサービス提供日は概ね一致していることから、顧客に発売した時点で収益を認識しています。取引の対価は通常、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しています。

③ 流通事業収入

主に駅構内や周辺の商業施設等における商品の販売及びサービスの提供から得られる収入であり、当社グループの履行義務が代理人に該当する取引について、受け取る対価の総額から第三者への支払額を差し引いた純額で収益を認識しています。取引の対価は主に月次で請求しており、請求日から概ね翌月末までに受領しています。

④ 広告事業収入

主に駅構内や車両内における広告媒体の販売から得られる収入であり、顧客の広告を契約期間にわたり掲出し経過期間に応じて履行義務が充足されるため、サービスの提供期間にわたって収益を認識しています。取引の対価は主に月次で請求しており、請求日から概ね翌月末までに受領しています。

⑤ 情報通信事業収入

主に当社鉄道施設における携帯電話に係る諸設備の営業許諾を行っており、サービスの提供に伴い一定期間にわたり収益を認識しています。取引の対価は主に、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しています。

(7) 連結キャッシュ・フロー計算書における資金の範囲

連結キャッシュ・フロー計算書における資金（現金及び現金同等物）は、手許現金、随時引き出し可能な預金及び容易に換金可能であり、かつ、価値の変動について僅少なりリスクしか負わない取得日から3か月以内に償還期限の到来する短期投資からなっています。

(8) その他連結財務諸表作成のための重要な事項

工事負担金等の処理

地方公共団体等による工事負担金等（補助金、鉄道施設受贈財産評価額を含む）は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しています。

なお、連結損益計算書においては、工事負担金等相当額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

(重要な会計上の見積り)

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

当社グループは、連結財務諸表の作成にあたって様々な会計上の見積りを行っています。当社グループの業績は、新型コロナウイルス感染症の拡大を受け鉄道等のご利用が大幅に減少しており、見積りの前提となる業績の見通しについても大きな影響を受けています。この影響を会計上の見積りに反映するにあたり、主として次のような仮定を置いています。

当社グループは、主な収益である旅客運輸収入についての見積りを基礎として、運輸業をはじめ、各セグメントの将来にわたる経営状況を予測しています。なお、新型コロナウイルス感染症の影響は、感染症法上の「5類」への引き下げを契機に社会経済活動が活発化し、行動制限等を要しないポストコロナへ向かうものと仮定しています。一方で、人々の意識や行動、社会構造の大きな変化はポストコロナにおいても継続するものと認識しており、旅客運輸収入は新型コロナウイルス感染症の影響拡大前の水準には戻らないものと仮定しています。(※1)

また、燃料費の高騰に伴う電気料金の大幅な増等、社会経済環境の変化等を踏まえ、2023年度以降の当社グループに係る様々な制度や事象を考慮し、2023年度以降の旅客運輸収入をはじめとした将来収支を見積っています。

この見積りをもとに策定した合理的な計画に基づき、固定資産の減損及び繰延税金資産の回収可能性について見積りを行っています。

なお、現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、今後の感染症の再拡大や収束時期を正確に予測することは困難であります。したがって、見積りには不確実性を伴い、実際の結果はこれらの見積りと異なる場合があります。

1 固定資産の減損

(1) 当連結会計年度の連結財務諸表に計上した金額

当連結会計年度において、連結財務諸表に計上した減損損失並びに有形固定資産及び無形固定資産の金額は以下のとおりです。

(単位：百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
減損損失	2,582	—
有形固定資産及び無形固定資産の合計額	1,591,069	1,594,058

(2) 会計上の見積りの内容について財務諸表利用者の理解に資するその他の情報

① 金額の算出方法

当社グループでは、減損の認識の判定及び回収可能額の算定に際し、合理的な計画に基づきそれらを見積っています。

なお、資産のグルーピングについては、独立したキャッシュ・フローを生み出す単位を構成する物件を1つのグルーピングとしています。ただし、鉄道事業における固定資産についてはネットワーク性に鑑み、単一のグルーピングとして整理しています。

また、減損損失の測定にあたって割引率を用いる際、加重平均資本コストを採用することとしています。

② 主要な仮定

上述に記載している仮定(※1)を主な仮定としています。

③ 翌連結会計年度の連結財務諸表に与える影響等

現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、将来の不確実な状況変化等によって影響を受ける可能性があり、見込んだ収益が得られなかった場合、又は算出の前提条件に変更があった場合には、減損損失の発生に重要な影響を与える可能性があります。

2 繰延税金資産の回収可能性

(1) 当連結会計年度の連結財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
繰延税金資産	35,527	49,033

(2) 会計上の見積りの内容について財務諸表利用者の理解に資するその他の情報

① 金額の算出方法

当社グループでは、合理的な計画に基づき、将来の課税所得の発生時期や主要な一時差異等の項目にかかる解消年度のスケジューリングを行い、企業分類を判定し、回収可能と見込まれる金額について繰延税金資産を計上しています。

② 主要な仮定

上述に記載している仮定（※1）を主な仮定としています。

③ 翌連結会計年度の連結財務諸表に与える影響等

現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、将来の不確実な状況変化等によって影響を受ける可能性があり、実際に発生した課税所得の時期及び金額が見積りと異なった場合には、繰延税金資産の金額に重要な影響を与える可能性があります。

当連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

当社グループは、連結財務諸表の作成にあたって様々な会計上の見積りを行っています。主な収益である旅客運輸収入についての見積りを基礎として、運輸業をはじめ、各セグメントの将来にわたる経営状況を予測するほか、2024年度以降の当社グループに係る様々な制度や事象を考慮し、2024年度以降の旅客運輸収入をはじめとした将来収支を見積っています。（※2）

この見積りをもとに策定した合理的な計画に基づき、固定資産の減損及び繰延税金資産の回収可能性について見積りを行っています。なお、現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、見積りには不確実性を伴い、実際の結果はこれらの見積りと異なる場合があります。

1 固定資産の減損

(1) 連結財務諸表に計上した金額

当連結会計年度において、連結財務諸表に計上した減損損失並びに有形固定資産及び無形固定資産の金額は以下のとおりです。

(単位：百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
減損損失	—	393
有形固定資産及び無形固定資産の合計額	1,594,058	1,616,292

(2) 会計上の見積りの内容について財務諸表利用者の理解に資するその他の情報

① 金額の算出方法

当社グループでは、減損の認識の判定及び回収可能額の算定に際し、合理的な計画に基づきそれらを見積っています。

なお、資産のグルーピングについては、独立したキャッシュ・フローを生み出す単位を構成する物件を1つのグルーピングとしています。ただし、鉄道事業における固定資産についてはネットワーク性に鑑み、単一のグルーピングとして整理しています。

また、減損損失の測定にあたって割引率を用いる際、加重平均資本コストを採用することとしています。

② 主要な仮定

上述に記載している仮定（※2）を主な仮定としています。

③ 翌連結会計年度の連結財務諸表に与える影響等

現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、将来の不確実な状況変化等によって影響を受ける可能性があり、見込んだ収益が得られなかった場合、又は算出の前提条件に変更があった場合には、減損損失の発生に重要な影響を与える可能性があります。

2 繰延税金資産の回収可能性

(1) 連結財務諸表に計上した金額

(単位：百万円)

	前連結会計年度	当連結会計年度
繰延税金資産	49,033	40,470

(2) 会計上の見積りの内容について財務諸表利用者の理解に資するその他の情報

① 金額の算出方法

当社グループでは、合理的な計画に基づき、将来の課税所得の発生時期や主要な一時差異等の項目にかかる解消年度のスケジューリングを行い、企業分類を判定し、回収可能と見込まれる金額について繰延税金資産を計上しています。

② 主要な仮定

上述に記載している仮定(※2)を主な仮定としています。

③ 翌連結会計年度の連結財務諸表に与える影響等

現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、将来の不確実な状況変化等によって影響を受ける可能性があり、実際に発生した課税所得の時期及び金額が見積りと異なった場合には、繰延税金資産の金額に重要な影響を与える可能性があります。

(会計方針の変更)

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更及び会計上の見積りの変更)

(有形固定資産の減価償却方法及び耐用年数の変更)

当社及び連結子会社は従来、有形固定資産の減価償却方法について、主として定率法(1998年4月1日以降に取得した建物(建物付属設備は除く)並びに2016年4月1日以降取得した建物付属設備及び構築物については定額法)を採用していましたが、当連結会計年度より、主として定額法に変更しています。

当社はこれまで、東京2020大会の開催に照準を合わせ、バリアフリー設備やホームドアの設置、新型車両の導入など、鉄道施設の整備拡充を集中的に推進してきました。

本年度を開始年度とする中期経営計画においては、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う生活様式や社会経済環境の変化を受けた事業の見直しを踏まえ、設備投資額はキャッシュ・フローの範囲内とすること、維持更新など事業運営の維持継続に不可欠な基礎的投資については減価償却費の範囲内とすることを基本方針として掲げました。したがって、今後は、鉄道施設の更なる充実を図りながらも、これまで築いてきた鉄道施設の機能維持に軸足を移し、平準化した設備投資計画のもとで安定的に実施していくこととなります。

こうした状況を踏まえ、鉄道事業をはじめとする有形固定資産全体の将来の経済的便益の費消パターンを再検討したところ、設備の安定的な稼働が見込まれることから、有形固定資産の減価償却方法を主として定額法に変更することが、経済実態をより適切に反映すると判断しました。

また、従来、当社グループの有形固定資産の耐用年数は、法人税法に規定する方法と同一の基準によっていましたが、減価償却方法の変更を契機に、当連結会計年度より耐用年数を経済的な使用可能予測期間に見直しています。この見直しは、有形固定資産の物理的耐用年数及びその使用実績等を総合的に勘案して決定しました。

この結果、従来の方と比べ、当連結会計年度の営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益はそれぞれ15,104百万円増加しています。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

該当事項はありません。

(表示方法の変更)

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

下記の表示方法の変更に関する注記は、連結財務諸表規則附則第2項の規定に基づき、2024年3月期における表示方法の変更の注記と同様の内容を記載しています。

(連結損益計算書関係)

2023年4月1日に開始する連結会計年度(翌連結会計年度)より、独立掲記していた「営業外収益」の「助成金収入」は、金額的重要性が乏しくなったため、「その他」に含めて表示しています。連結財務諸表規則附則第2項の規定に基づき、この表示方法の変更を反映させるため、当連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、当連結会計年度の連結損益計算書において、「営業外収益」に表示していた「助成金収入」199百万円、「その他」665百万円は、「その他」865百万円として組み替えています。

2023年4月1日に開始する連結会計年度(翌連結会計年度)より、独立掲記していた「特別利益」の「固定資産売却益」は、金額的重要性が乏しくなったため、「その他」に含めて表示しています。連結財務諸表規則附則第2項の規定に基づき、この表示方法の変更を反映させるため、当連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、当連結会計年度の連結損益計算書において、「特別利益」に表示していた「固定資産売却益」100百万円、「その他」218百万円は、「その他」318百万円として組み替えています。

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

2023年4月1日に開始する連結会計年度(翌連結会計年度)より、独立掲記していた「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「受取利息及び受取配当金」、「助成金収入」、「未収消費税等の増減額(△は増加)」、「利息及び配当金の受取額」及び「助成金の受取額」は、金額的重要性が乏しくなったため、「その他」に含めて表示しています。連結財務諸表規則附則第2項の規定に基づき、この表示方法の変更を反映させるため、当連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、当連結会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」に表示していた「受取利息及び受取配当金」△12百万円、「助成金収入」△199百万円、「未収消費税等の増減額」△103百万円、「その他」1,065百万円、「利息及び配当金の受取額」12百万円、「助成金の受取額」193百万円は、「その他」954百万円として組み替えています。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(連結損益計算書関係)

前連結会計年度において、独立掲記していた「営業外収益」の「助成金収入」は、金額的重要性が乏しくなったため、当連結会計年度より「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度の連結損益計算書において、「営業外収益」に表示していた「助成金収入」199百万円、「その他」665百万円は、「その他」865百万円として組み替えています。

前連結会計年度において、独立掲記していた「特別利益」の「固定資産売却益」は、金額的重要性が乏しくなったため、当連結会計年度より「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度の連結損益計算書において、「特別利益」に表示していた「固定資産売却益」100百万円、「その他」218百万円は、「その他」318百万円として組み替えています。

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

前連結会計年度において、独立掲記していた「営業活動によるキャッシュ・フロー」の「受取利息及び受取配当金」、「助成金収入」、「未収消費税等の増減額(△は増加)」、「利息及び配当金の受取額」及び「助成金の受取額」は、金額的重要性が乏しくなったため、当連結会計年度より「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前連結会計年度の連結財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前連結会計年度の連結キャッシュ・フロー計算書において、「営業活動によるキャッシュ・フロー」に表示していた「受取利息及び受取配当金」△12百万円、「助成金収入」△199百万円、「未収消費税等の増減額」△103百万円、「その他」1,065百万円、「利息及び配当金の受取額」12百万円、「助成金の受取額」193百万円は、「その他」954百万円として組み替えています。

(追加情報)

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

該当事項はありません。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(役員退職慰労引当金)

当社は2023年3月24日開催の取締役会において、役員報酬体系の見直しの一環として、役員退職慰労金制度を2023年6月27日開催の第19期定時株主総会(以下、「本総会」という。)終結の時をもって廃止することを決議しています。

また、対象の取締役及び監査役に対して、それぞれの就任時から本総会終結の時までの在任期間に応じた退職慰労金を打ち切り支給すること及び支給の時期は当該役員の退任時とすること、並びにその具体的な金額、支給の方法は取締役会、監査役の協議に一任することを本総会で決議しました。これを受け、同日に行われた取締役会、監査役会において、これらの事項について退任時に決定することを決議しています。

(連結貸借対照表関係)

※1 新線建設推進長期借入金及び新線建設推進資金信託

有楽町線、南北線延伸事業等のため、鉄道・運輸機構より資金を借り入れ、分別管理を目的として信託を設定しています。

※2 受取手形、売掛金及び契約資産のうち、顧客との契約から生じた債権及び契約資産の金額は、それぞれ以下のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
受取手形	22百万円	55百万円
売掛金	2,811百万円	3,067百万円
契約資産	365百万円	209百万円

※3 有形固定資産減価償却累計額

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
	1,896,718百万円	1,937,707百万円

※4 固定資産の取得価額から控除した国庫補助金等などの圧縮記帳累計額及び内訳は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
地方公共団体等による工事負担金等（補助金、鉄道施設受贈財産評価額を含む）に伴う圧縮記帳累計額	456,625百万円	468,206百万円
収用等に伴う圧縮記帳累計額	16,635百万円	16,694百万円
計	473,260百万円	484,901百万円

※5 非連結子会社及び関連会社に対するものは、次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
投資有価証券（株式）	1,847百万円	2,143百万円

※6 担保に供している資産及び担保付債務

前連結会計年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

東京地下鉄株式会社法第3条及び附則第14条第1項の規定により、当社の総財産を社債607,000百万円の一般担保に供しています。

当連結会計年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

東京地下鉄株式会社法第3条及び附則第14条第1項の規定により、当社の総財産を社債587,000百万円の一般担保に供しています。

(連結損益計算書関係)

※1 営業収益については、顧客との契約から生じる収益及びそれ以外の収益を区分して記載しておりません。
顧客との契約から生じる収益の金額は、連結財務諸表「注記事項（収益認識関係） 1 顧客との契約から生じる収益を分解した情報」に記載しています。

※2 販売費及び一般管理費の内訳は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
人件費	16,951百万円	15,419百万円
経費	11,738百万円	13,138百万円
諸税	14,283百万円	15,061百万円
減価償却費	5,546百万円	5,590百万円
計	48,520百万円	49,210百万円

※3 引当金繰入額の内訳及び退職給付費用は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
賞与引当金繰入額	11,509百万円	11,916百万円
退職給付費用	5,211百万円	5,041百万円
役員退職慰労引当金繰入額	64百万円	18百万円
役員賞与引当金繰入額	—	80百万円

※4 補助金の内訳は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
浸水対策	40百万円	101百万円
バリアフリー施設整備	2,277百万円	59百万円
輸送改善	117百万円	—
計	2,436百万円	160百万円

※5 鉄道施設受贈財産評価額の内訳は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
六本木一丁目駅出入口整備	—	5,027百万円
虎ノ門ヒルズ駅整備	—	3,652百万円
神谷町駅整備	—	2,222百万円
茅場町駅連絡通路	357百万円	446百万円
副都心線渋谷駅整備	—	419百万円
東池袋駅出入口整備	297百万円	—
赤坂駅整備	228百万円	—
その他	452百万円	398百万円
計	1,335百万円	12,165百万円

※6 工事負担金等受入額の内訳は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
車両改造工事	—	346百万円
渋谷駅移設工事	1,032百万円	154百万円
その他	112百万円	101百万円
計	1,145百万円	602百万円

※7 固定資産圧縮損は、法人税法第42条ほかの規定に基づく国庫補助金等などによる圧縮額です。

※8 減損損失

当社グループは、以下の資産グループについて減損損失を計上しました。

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

該当事項はありません。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(1) 減損損失を認識した資産及び減損損失の金額

場所	用途	種類及び金額		
		建物	土地	その他
東京都台東区	賃貸物件(1件)	—	314百万円	—
東京都北区	事業物件(1件)	9百万円	—	1百万円
千葉県浦安市	遊休資産(1件)	68百万円	—	—
合計	計3件	77百万円	314百万円	1百万円

(2) 減損損失の認識に至った経緯

賃貸物件については、収益性の低下等により投資額の回収が見込めなくなったこと、事業物件については、事業廃止により投資額の回収が見込めなくなったこと、遊休資産については、撤去を予定していることにより投資額の回収が見込めなくなったことから、減損損失を認識しています。

(3) 資産グルーピングの方法

管理会計上の物件ごとに資産のグルーピングを行っています。また、鉄道事業資産については、全路線がネットワークとしてキャッシュ・フローを生成していることから、一つの資産グループとしています。なお、遊休資産等については、それぞれ個別に資産グループとしています。

(4) 回収可能価額の算定方法

当該資産グループの回収可能価額は、正味売却価額及び使用価値により測定しています。

正味売却価額は、不動産鑑定評価に基づく鑑定評価額や固定資産税評価額を合理的に調整した価額等を基に算定しています。また、使用価値は将来キャッシュ・フローを4.0%で割り引いて算定しています。

なお、将来キャッシュ・フローに基づく使用価値がマイナスとなる資産は、回収可能価額を零として評価しています。

(連結包括利益計算書関係)

※ その他の包括利益に係る組替調整額及び税効果額

	前連結会計年度 (自 2022年 4月 1日 至 2023年 3月 31日)	当連結会計年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月 31日)
その他有価証券評価差額金		
当期発生額	△97百万円	202百万円
組替調整額	224百万円	△224百万円
税効果調整前	126百万円	△22百万円
税効果額	△38百万円	6百万円
その他有価証券評価差額金	88百万円	△15百万円
為替換算調整勘定		
当期発生額	28百万円	13百万円
退職給付に係る調整額		
当期発生額	△4,851百万円	1,251百万円
組替調整額	△434百万円	△676百万円
税効果調整前	△5,286百万円	574百万円
税効果額	1,617百万円	△175百万円
退職給付に係る調整額	△3,669百万円	398百万円
持分法適用会社に対する 持分相当額		
当期発生額	63百万円	16百万円
組替調整額	△3百万円	△4百万円
持分法適用会社に対する 持分相当額	59百万円	11百万円
その他の包括利益合計	△3,492百万円	408百万円

(連結株主資本等変動計算書関係)

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

1 発行済株式の種類及び総数に関する事項

	当連結会計年度期首 株式数(千株)	当連結会計年度 増加株式数(千株)	当連結会計年度 減少株式数(千株)	当連結会計年度末 株式数(千株)
発行済株式				
普通株式	581,000	—	—	581,000

2 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)	基準日	効力発生日
2022年6月29日 定時株主総会	普通株式	9,296	16	2022年3月31日	2022年6月30日

(2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

決議	株式の種類	配当の原資	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2023年6月27日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	11,620	20	2023年3月31日	2023年6月28日

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

1 発行済株式の種類及び総数に関する事項

	当連結会計年度期首 株式数(千株)	当連結会計年度 増加株式数(千株)	当連結会計年度 減少株式数(千株)	当連結会計年度末 株式数(千株)
発行済株式				
普通株式	581,000	—	—	581,000

2 配当に関する事項

(1) 配当金支払額

決議	株式の種類	配当金の総額 (百万円)	1株当たり配当額 (円)	基準日	効力発生日
2023年6月27日 定時株主総会	普通株式	11,620	20	2023年3月31日	2023年6月28日

(2) 基準日が当連結会計年度に属する配当のうち、配当の効力発生日が翌連結会計年度となるもの

決議	株式の種類	配当の原資	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2024年6月21日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	18,592	32	2024年3月31日	2024年6月24日

(連結キャッシュ・フロー計算書関係)

※ 現金及び現金同等物の期末残高と連結貸借対照表に掲記されている科目の金額との関係は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (自 2022年 4月 1日 至 2023年 3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日)
現金及び預金勘定	38,982百万円	45,665百万円
有価証券勘定に含まれる譲渡性預金	50,000百万円	45,000百万円
現金及び現金同等物	88,982百万円	90,665百万円

(リース取引関係)

(借主側)

1 ファイナンス・リース取引

リース物件の所有権が借主に移転すると認められるもの以外のファイナンス・リース取引については、金額的重要性が乏しいため、記載を省略しています。

2 オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

	前連結会計年度 (2023年 3月31日)	当連結会計年度 (2024年 3月31日)
1年内	179百万円	123百万円
1年超	63百万円	163百万円
合計	242百万円	287百万円

3 転リース取引に該当し、かつ、利息相当額控除前の金額で連結貸借対照表に計上している額

金額的重要性が乏しいため、記載を省略しています。

(貸主側)

オペレーティング・リース取引

オペレーティング・リース取引のうち解約不能のものに係る未経過リース料

	前連結会計年度 (2023年 3月31日)	当連結会計年度 (2024年 3月31日)
1年内	4,034百万円	4,905百万円
1年超	43,831百万円	47,772百万円
合計	47,866百万円	52,677百万円

(金融商品関係)

1 金融商品の状況に関する事項

(1) 金融商品に対する取組方針

当社グループの所要資金は、設備投資資金、社債償還及び借入金返済のための借換資金並びに運転資金に大別されます。このうち、設備投資資金及び借換資金については、社債発行や銀行等からの長期借入により調達し、運転資金の一時的な不足については、銀行からの短期借入により調達する方針です。

また、一時的な余資については、年度ごとの資金運用方針に基づき、安全性の高い金融資産で運用しています。

(2) 金融商品の内容及びそのリスク並びにリスク管理体制

新線建設推進資金信託は、有楽町線、南北線延伸事業等のため、鉄道・運輸機構より借入れた資金の分別管理を目的として設定しており、信託財産は預金です。

営業債権である受取手形及び売掛金、未取運賃並びに未収金は、顧客の信用リスクに晒されています。当該リスクに関しては、取引相手ごとに期日及び残高を把握することにより管理しています。

投資有価証券は、業務上の関係を有する企業の株式等であり、市場価格の変動リスク等に晒されておりますが、定期的に時価や発行体の財務状況等を把握しています。

営業債務である支払手形及び買掛金、未払金、未払消費税等並びに未払法人税等は、そのすべてが1年以内の支払期日です。

社債及び長期借入金は、主として設備投資及び前身の営団時代の地下鉄ネットワークの整備拡充に必要な資金の調達を目的としたものです。また、新線建設推進長期借入金は、有楽町線、南北線延伸事業等のため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、総額192,120百万円を鉄道・運輸機構より借り入れたものです。これらはすべて固定金利であり、また、返済・償還期限が長期間となっており、将来の想定外の事由によるフリー・キャッシュ・フローの減少に伴い、支払期日に支払いを実行できなくなるリスクに晒されています。

2 金融商品の時価等に関する事項

連結貸借対照表計上額、時価及びこれらの差額については、次のとおりです。なお、現金及び預金、受取手形及び売掛金、未収運賃、未収金、有価証券、支払手形及び買掛金、未払金、未払消費税等並びに未払法人税等は短期間で決済されるため時価が帳簿価額に近似することから、記載を省略しています。

新線建設推進資金信託は、信託財産構成物がすべて預金であるため、時価が帳簿価額に近似することから、記載を省略しています。

前連結会計年度（2023年3月31日）

	連結貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
(1) 投資有価証券	338	338	—
資産計	338	338	—
(2) 社債	607,000	557,814	△49,186
(3) 長期借入金	340,868	334,694	△6,174
(4) 新線建設推進長期借入金	192,120	186,528	△5,591
負債計	1,139,988	1,079,036	△60,952

(注) 市場価格のない株式等は、市場価格がなく、かつ将来キャッシュ・フローを見積ることなどができず、時価を把握することが極めて困難と認められるため、「(1)投資有価証券」には含めていません。当該金融商品の連結貸借対照表計上額は以下のとおりです。

(単位：百万円)

区分	2023年3月31日
非上場株式	2,031

当連結会計年度（2024年3月31日）

	連結貸借対照表計上額 (百万円)	時価 (百万円)	差額 (百万円)
(1) 投資有価証券	315	315	—
資産計	315	315	—
(2) 社債	587,000	507,438	△79,561
(3) 長期借入金	339,778	327,843	△11,935
(4) 新線建設推進長期借入金	192,120	172,637	△19,482
負債計	1,118,898	1,007,919	△110,978

(注) 市場価格のない株式等は、市場価格がなく、かつ将来キャッシュ・フローを見積ることなどができず、時価を把握することが極めて困難と認められるため、「(1)投資有価証券」には含めていません。当該金融商品の連結貸借対照表計上額は以下のとおりです。

(単位：百万円)

区分	2024年3月31日
非上場株式	2,353

3 金融商品の時価のレベルごとの内訳等に関する事項

金融商品の時価を、時価の算定に用いたインプットの観察可能性及び重要性に応じて、以下の3つのレベルに分類しています。

レベル1の時価：同一の資産又は負債の活発な市場における（無調整の）相場価格により算定した時価

レベル2の時価：レベル1のインプット以外の直接又は間接的に観察可能なインプットを用いて算定した時価

レベル3の時価：重要な観察できないインプットを使用して算定した時価

時価の算定に重要な影響を与えるインプットを複数使用している場合には、それらのインプットがそれぞれ属するレベルのうち、時価の算定における優先順位が最も低いレベルに時価を分類しています。

(1) 時価をもって連結貸借対照表計上額とする金融資産及び金融負債

前連結会計年度（2023年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
投資有価証券	338	—	—	338

当連結会計年度（2024年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
投資有価証券	315	—	—	315

(2) 時価をもって連結貸借対照表計上額としない金融資産及び金融負債

前連結会計年度（2023年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
社債	—	557,814	—	557,814
長期借入金	—	334,694	—	334,694
新線建設推進長期借入金	—	186,528	—	186,528

当連結会計年度（2024年3月31日）

区分	時価（百万円）			
	レベル1	レベル2	レベル3	合計
社債	—	507,438	—	507,438
長期借入金	—	327,843	—	327,843
新線建設推進長期借入金	—	172,637	—	172,637

(注) 1 時価の算定に用いた評価技法及びインプットの説明

投資有価証券

上場株式は相場価格を用いて評価しています。上場株式は活発な市場で取引されているため、その時価をレベル1の時価に分類しています。

社債

当社の発行する社債の時価は、市場価格（売買参考統計値）に基づき評価しており、レベル2の時価に分類しています。

長期借入金及び新線建設推進長期借入金

これらの時価は、元利金の合計額を同様の新規借入を行った場合に想定される利率で割り引いて算定する方法等によっており、レベル2の時価に分類しています。

なお、長期借入金のうち、財政投融资資金と新線建設推進長期借入金については、法令等に基づく特殊な金銭債務であり、同様の手段での再調達が困難なため、新規に同様の社債を発行した場合に想定される利率で、元利金の合計額を割り引いた現在価値により算定しています。

2 社債及び長期借入金の連結貸借対照表計上額及び時価については、それぞれ1年内償還予定の社債及び1年内返済予定の長期借入金を含めています。

3 金融債権及び満期がある有価証券の連結決算日後の償還予定額

原則として、営業債権である受取手形、売掛金、未収運賃、未収金等は、そのすべてが1年以内の支払期日であるため、省略しています。

4 社債、長期借入金及びリース債務の連結決算日後の返済予定額

前連結会計年度（2023年3月31日）

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
社債	30,000	10,000	—	20,000	40,000	507,000
長期借入金	11,087	32,086	40,312	23,666	32,920	200,794
新線建設推進長期借入金	—	—	—	—	—	192,120
リース債務	354	225	164	121	60	—
合計	41,442	42,312	40,477	43,788	72,980	899,914

当連結会計年度（2024年3月31日）

	1年以内 (百万円)	1年超 2年以内 (百万円)	2年超 3年以内 (百万円)	3年超 4年以内 (百万円)	4年超 5年以内 (百万円)	5年超 (百万円)
社債	10,000	—	20,000	40,000	20,000	497,000
長期借入金	32,086	40,312	23,666	32,920	38,572	172,221
新線建設推進長期借入金	—	—	—	—	—	192,120
リース債務	257	197	154	92	23	—
合計	42,344	40,509	43,820	73,012	58,596	861,341

(有価証券関係)

1 その他有価証券

前連結会計年度(2023年3月31日)

区分	連結貸借対照表計上額 (百万円)	取得原価 (百万円)	差額 (百万円)
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの 株式	—	—	—
小計	—	—	—
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの 株式	338	2,334	△1,995
その他	50,000	50,000	—
小計	50,338	52,334	△1,995
合計	50,338	52,334	△1,995

(注) 非上場株式(連結貸借対照表計上額184百万円)については、市場価格がないことから、上表の「その他有価証券」には含めていません。

当連結会計年度(2024年3月31日)

区分	連結貸借対照表計上額 (百万円)	取得原価 (百万円)	差額 (百万円)
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えるもの 株式	—	—	—
小計	—	—	—
連結貸借対照表計上額が 取得原価を超えないもの 株式	315	2,334	△2,018
その他	45,000	45,000	—
小計	45,315	47,334	△2,018
合計	45,315	47,334	△2,018

(注) 非上場株式(連結貸借対照表計上額209百万円)については、市場価格がないことから、上表の「その他有価証券」には含めていません。

2 連結会計年度中に売却したその他有価証券

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)
金額的重要性が乏しいため、記載を省略しています。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
該当事項はありません。

3 減損処理を行った有価証券

前連結会計年度において、有価証券について352百万円(その他有価証券の株式352百万円)減損処理を行っていません。

(退職給付関係)

1 採用している退職給付制度の概要

当社は確定給付型の制度として確定給付企業年金制度及び退職一時金制度を設けています。なお、当社は2009年1月に適格退職年金制度の廃止及び退職一時金の制度変更を行い、また、2018年4月に導入した60歳から65歳への定年延長に伴う確定給付型年金及び退職一時金の制度変更を行っています。また、一部の連結子会社は確定給付型の制度として退職一時金制度を設けています。

なお、一部の連結子会社が有する退職一時金制度は、簡便法により退職給付に係る負債及び退職給付費用を計算しています。

2 確定給付制度

(1) 退職給付債務の期首残高と期末残高の調整表

	(単位：百万円)	
	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
退職給付債務の期首残高	172,562	170,542
勤務費用	7,081	7,019
利息費用	1,207	1,197
数理計算上の差異の発生額	△425	641
退職給付の支払額	△9,882	△10,610
退職給付債務の期末残高	170,542	168,791

(注) 簡便法を適用している制度を含めています。

(2) 年金資産の期首残高と期末残高の調整表

	(単位：百万円)	
	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
年金資産の期首残高	125,695	118,690
期待運用収益	2,513	2,373
数理計算上の差異の発生額	△5,277	1,892
事業主からの拠出額	2,555	2,528
退職給付の支払額	△6,796	△7,185
年金資産の期末残高	118,690	118,298

(3) 退職給付債務及び年金資産の期末残高と連結貸借対照表に計上された退職給付に係る負債及び退職給付に係る資産の調整表

	(単位：百万円)	
	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
積立型制度の退職給付債務	97,761	94,625
年金資産	△118,690	△118,298
	△20,928	△23,673
非積立型制度の退職給付債務	72,781	74,166
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	51,852	50,492
退職給付に係る負債	72,781	74,166
退職給付に係る資産	△20,928	△23,673
連結貸借対照表に計上された負債と資産の純額	51,852	50,492

(4) 退職給付費用及びその内訳項目の金額

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
勤務費用	7,081	7,019
利息費用	1,207	1,197
期待運用収益	△2,513	△2,373
数理計算上の差異の費用処理額	△52	△277
過去勤務費用の費用処理額	△382	△398
確定給付制度に係る退職給付費用	5,339	5,167

(注) 簡便法を適用している連結子会社の退職給付費用は、勤務費用に含めています。

(5) 退職給付に係る調整額

退職給付に係る調整額に計上した項目（税効果控除前）の内訳は次のとおりです。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
数理計算上の差異	△4,904	973
過去勤務費用	△382	△398
合計	△5,286	574

(6) 退職給付に係る調整累計額

退職給付に係る調整累計額に計上した項目（税効果控除前）の内訳は次のとおりです。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
未認識数理計算上の差異	151	1,125
未認識過去勤務費用	4,233	3,834
合計	4,385	4,960

(7) 年金資産に関する事項

① 年金資産の主な内訳

年金資産合計に対する主な分類ごとの比率は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
債券	33 %	33 %
株式	13 %	17 %
一般勘定	34 %	34 %
その他	20 %	16 %
合計	100 %	100 %

② 長期期待運用収益率の設定方法

年金資産の長期期待運用収益率を決定するため、現在及び予想される年金資産の配分と、年金資産を構成する多様な資産からの現在及び将来期待される長期の収益率を考慮しています。

(8) 数理計算上の計算基礎に関する事項

主要な数理計算上の計算基礎（加重平均で表しています。）

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
割引率	主として 0.7 %	主として 0.7 %
長期期待運用収益率	2.0 %	2.0 %
予想昇給率	主として 5.2 %	主として 4.9 %

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳は、次のとおりです。

	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
(繰延税金資産)		
税務上の繰越欠損金 (注) 2	23,155百万円	14,198百万円
退職給付に係る負債	22,271百万円	22,694百万円
未取連絡運賃	158百万円	210百万円
賞与引当金	3,571百万円	3,655百万円
期渡撤去工事	2,187百万円	1,629百万円
投資有価証券等評価損	2,687百万円	2,685百万円
未払社会保険料	582百万円	597百万円
環境安全対策引当金	89百万円	27百万円
資産除去債務	810百万円	778百万円
減損損失	900百万円	945百万円
撤去損失引当金	1,032百万円	1,026百万円
未払事業税等	581百万円	870百万円
その他	2,270百万円	2,584百万円
繰延税金資産小計	60,299百万円	51,903百万円
評価性引当額 (注) 1	△4,837百万円	△4,156百万円
繰延税金資産合計	55,462百万円	47,747百万円
(繰延税金負債)		
退職給付に係る資産	6,404百万円	7,244百万円
その他	24百万円	33百万円
繰延税金負債合計	6,429百万円	7,277百万円
繰延税金資産の純額	49,033百万円	40,470百万円

(注) 1 2024年3月期は評価性引当額が681百万円減少しています。この主な内容は、当社において繰延税金資産の回収可能性を判断する際の企業分類を変更したことによるものです。2023年3月期は、評価性引当額が14,087百万円減少しています。この主な内容は、当社において将来の課税所得の見込みの増加等に伴い、税務上の繰越欠損金に係る評価性引当額が減少したことによるものです。

2 税務上の繰越欠損金及びその繰延税金資産の繰越期限別の金額

前連結会計年度 (2023年 3月31日)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超	合計
税務上の繰越 欠損金(a)	—	—	—	—	—	23,155	23,155百万円
評価性引当金	—	—	—	—	—	—	—
繰延税金資産	—	—	—	—	—	23,155	(b)23,155百万円

(a) 税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額です。

(b) 税務上の繰越欠損金23,155百万円 (法定実効税率を乗じた額) について、繰延税金資産23,155百万円を計上しています。当該繰延税金資産を計上した繰越欠損金は、将来課税所得の見込みにより、回収可能と判断し、評価性引当額を認識していません。

当連結会計年度 (2024年 3月31日)

	1年以内	1年超 2年以内	2年超 3年以内	3年超 4年以内	4年超 5年以内	5年超	合計
税務上の繰越 欠損金(c)	—	—	—	—	—	14,198	14,198百万円
評価性引当金	—	—	—	—	—	—	—
繰延税金資産	—	—	—	—	—	14,198	(d)14,198百万円

(c) 税務上の繰越欠損金は、法定実効税率を乗じた額です。

(d) 税務上の繰越欠損金14,198百万円 (法定実効税率を乗じた額) について、繰延税金資産14,198百万円を計上しています。当該繰延税金資産を計上した繰越欠損金は、将来課税所得の見込みにより、回収可能と判断し、評価性引当額を認識していません。

2 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間に重要な差異があるときの、当該差異の原因となった主要な項目別の内訳

	前連結会計年度 (2023年 3月31日)	当連結会計年度 (2024年 3月31日)
法定実効税率 (調整)	30.6 %	—
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.3 %	—
法人住民税均等割	0.5 %	—
事業税率差異	0.7 %	—
評価性引当額の増減	△70.6 %	—
その他	△0.6 %	—
税効果会計適用後の法人税等の負担率	△39.1 %	—

(注) 当連結会計年度は、法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との間の差異が法定実効税率の100分の5以下であるため、注記を省略しています。

(資産除去債務関係)

1 資産除去債務のうち連結貸借対照表に計上しているもの

(1) 資産除去債務の概要

保有する車両等についてアスベストを含むものがあり、その車両等を除去する際に石綿障害予防規則等が規定する特別な方法による必要があるという法令上の義務です。

(2) 当該資産除去債務の金額の算定方法

当該資産除去債務については、除去費用の見積り等をもとに算出しています。なお、対象資産は取得時より相当年数を経過しているため、割引計算を行っていません。

(3) 当該資産除去債務の総額の増減

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
期首残高	3,051百万円	2,648百万円
資産除去債務の履行による減少額	△403百万円	△107百万円
見積りの変更による増減額	—	3百万円
期末残高	2,648百万円	2,543百万円

2 資産除去債務のうち連結貸借対照表に計上していないもの

当社の鉄道路線は、主として道路の地下を運行しているため、道路法（昭和27年法律第180号）第40条の規定により、道路占用を廃止した場合には、これらの施設を撤去し、原状回復する義務を有していますが、道路占用を廃止する蓋然性は極めて低いことから、当該資産除去債務を計上していません。

(賃貸等不動産関係)

当社グループでは、東京都その他の地域において、賃貸用のオフィスビル及び商業施設等を有しています。

2023年3月期における当該賃貸等不動産に関する賃貸損益は6,447百万円（賃貸収益は営業収益に、賃貸費用は営業費に計上）です。

2024年3月期における当該賃貸等不動産に関する賃貸損益は6,402百万円（賃貸収益は営業収益に、賃貸費用は営業費に計上）及び減損損失は383百万円（特別損失に計上）です。

また、当該賃貸等不動産の連結貸借対照表計上額、期中増減額及び時価は次のとおりです。

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
連結貸借対照表計上額		
期首残高	58,533	59,999
期中増減額	1,466	15,366
期末残高	59,999	75,366
期末時価	110,168	135,412

- (注) 1 連結貸借対照表計上額は、取得原価から減価償却累計額及び減損損失累計額を控除した金額です。
2 期中増減額のうち、前連結会計年度の主な増加額は不動産取得(3,045百万円)、主な減少額は減価償却(2,776百万円)、当連結会計年度の主な増加額は不動産取得(18,346百万円)、主な減少額は減価償却(2,898百万円)です。
3 連結決算日における時価は、主要な物件については不動産鑑定評価基準に基づく価額、その他の物件については一定の評価額や適切に市場価格を反映していると考えられる指標に基づく価額等です。

(収益認識関係)

1 顧客との契約から生じる収益を分解した情報

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

当社グループの報告セグメントを、財又はサービスの種類別に分解した場合の内訳は、以下のとおりです。

(単位：百万円)

	報告セグメント			その他	合計
	運輸	不動産	流通・広告		
定期運輸収入	111,990	—	—	—	111,990
定期外運輸収入	169,374	—	—	—	169,374
その他運輸業収入	28,381	—	—	—	28,381
不動産事業収入	—	2,309	—	—	2,309
流通事業収入	—	—	7,693	—	7,693
広告事業収入	—	—	3,875	—	3,875
情報通信事業収入	—	—	4,385	—	4,385
その他	—	—	—	493	493
顧客との契約から生じる収益	309,746	2,309	15,953	493	328,503
その他の収益	339	11,348	5,178	—	16,866
合計	310,085	13,658	21,132	493	345,370

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

当社グループの報告セグメントを、財又はサービスの種類別に分解した場合の内訳は、以下のとおりです。

(単位：百万円)

	報告セグメント			その他	合計
	運輸	不動産	流通・広告		
定期運輸収入	124,581	—	—	—	124,581
定期外運輸収入	199,427	—	—	—	199,427
その他運輸業収入	29,821	—	—	—	29,821
不動産事業収入	—	2,229	—	—	2,229
流通事業収入	—	—	7,864	—	7,864
広告事業収入	—	—	3,587	—	3,587
情報通信事業収入	—	—	3,901	—	3,901
その他	—	—	—	493	493
顧客との契約から生じる収益	353,831	2,229	15,353	493	371,907
その他の収益	338	11,252	5,768	—	17,359
合計	354,169	13,482	21,121	493	389,267

2 収益を理解するための基礎となる情報

「4 会計方針に関する事項 (6) 重要な収益及び費用の計上基準」に記載のとおりです。

3 当期及び翌期以降の収益の金額を理解するための情報

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(1) 契約残高

契約資産は、主として一定の期間にわたり履行義務が充足される契約において、収益を認識したが、未請求の作業に係る対価に関連するものです。契約資産は権利が無条件になった時点で債権に振り替えられます。これは通常、請求書を顧客に発行した時点です。

契約負債は、主として運輸業における定期乗車券について、顧客から受け取った前受対価に関連するものであり、有効期間が6か月以内であるため、1年以内に収益を認識しています。

顧客との契約から生じた債権、契約資産及び契約負債の残高は以下のとおりです。

(単位：百万円)

	前連結会計年度	
	期首残高	期末残高
顧客との契約から生じた債権	30,819	35,525
契約資産	311	365
契約負債	19,531	20,669

連結貸借対照表において、顧客との契約から生じた債権及び契約資産は、「受取手形、売掛金及び契約資産」、「未収運賃」及び「未収金」に含まれており、契約負債は、「前受運賃」、流動負債の「その他」及び固定負債の「その他」に含まれています。

(2) 残存履行義務に配分した取引価格

当社グループにおいては、個別の予想契約期間が1年を超える重要な取引がないため、実務上の便法を適用し、残存履行義務に関する情報の記載を省略しています。また、顧客との契約から生じる対価の中に、取引価格に含まれていない重要な金額はありません。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(1) 契約残高

契約資産は、主として一定の期間にわたり履行義務が充足される契約において、収益を認識したが、未請求の作業に係る対価に関連するものです。契約資産は権利が無条件になった時点で債権に振り替えられます。これは通常、請求書を顧客に発行した時点です。

契約負債は、主として運輸業における定期乗車券について、顧客から受け取った前受対価に関連するものであり、有効期間が6か月以内であるため、1年以内に収益を認識しています。

顧客との契約から生じた債権、契約資産及び契約負債の残高は以下のとおりです。

(単位：百万円)

	当連結会計年度	
	期首残高	期末残高
顧客との契約から生じた債権	35,525	39,128
契約資産	365	209
契約負債	20,669	22,900

連結貸借対照表において、顧客との契約から生じた債権及び契約資産は、「受取手形、売掛金及び契約資産」、「未収運賃」及び「未収金」に含まれており、契約負債は、「前受運賃」、流動負債の「その他」及び固定負債の「その他」に含まれています。

(2) 残存履行義務に配分した取引価格

当社グループにおいては、個別の予想契約期間が1年を超える重要な取引がないため、実務上の便法を適用し、残存履行義務に関する情報の記載を省略しています。また、顧客との契約から生じる対価の中に、取引価格に含まれていない重要な金額はありません。

(セグメント情報)

【セグメント情報】

1 報告セグメントの概要

当社グループの報告セグメントは、当社グループの構成単位のうち分離された財務情報が入手可能であり、取締役会が、経営資源の配分の決定及び業績を評価するために、定期的に検討を行う対象となっているものです。

当社グループは、当社の鉄道事業を中心とした運輸業に加え、鉄道事業とのシナジー効果が発揮できる不動産事業、並びに当社資産等を活用した流通・広告事業を展開しています。

したがって、当社グループは、上記の事業別セグメントから構成されており、これらを「運輸業」、「不動産事業」及び「流通・広告事業」の3つの報告セグメントに区分しています。

「運輸業」は、東京都区部を中心に、9路線からなる地下鉄ネットワークを保有し、鉄道の運行及び運営並びに鉄道施設等の保守管理を行っています。

「不動産事業」は、鉄道事業とのシナジー効果が発揮できる事業展開を基本とし、当社の沿線において、渋谷マークシティなど、オフィスビルやホテルを中心とした不動産の賃貸を行っています。

「流通・広告事業」は、当社資産などを活用し、当社沿線の駅においてEchikaなどの商業施設の運営、主として駅構内や車両内の広告を取り扱う広告事業、光ファイバーの賃貸などを行う情報通信事業などを行っています。

2 報告セグメントごとの営業収益、利益又は損失、資産その他の項目の金額の算定方法

報告されている事業セグメントの会計処理の方法は、「連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項」における記載と概ね同一です。報告セグメントの利益は、営業利益ベースの数値であり、セグメント間の内部営業収益又は振替高は市場価格等に基づいています。

3 報告セグメントごとの営業収益、利益又は損失、資産その他の項目の金額に関する情報
前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(単位：百万円)

	報告セグメント				その他	合計	調整額 (注) 1, 2	連結 財務諸表 計上額 (注) 3
	運輸	不動産	流通・広告	計				
営業収益								
外部顧客への営業収益	310,085	13,658	21,132	344,877	493	345,370	—	345,370
セグメント間の内部営業収益又は振替高	2,174	81	2,523	4,779	3,214	7,994	△7,994	—
計	312,260	13,740	23,656	349,657	3,707	353,364	△7,994	345,370
セグメント利益	14,604	5,347	7,687	27,639	35	27,674	103	27,777
セグメント資産	1,831,280	55,314	20,860	1,907,456	911	1,908,368	94,453	2,002,821
その他の項目								
減価償却費	66,963	2,188	1,255	70,407	12	70,420	△42	70,377
有形固定資産及び無形固定資産の増加額	74,525	3,056	2,161	79,743	292	80,035	△112	79,922

- (注) 1 セグメント利益の調整額103百万円、その他の項目における減価償却費の調整額△42百万円及び有形固定資産及び無形固定資産の増加額の調整額△112百万円は、セグメント間取引消去です。
2 セグメント資産の調整額94,453百万円は、各報告セグメントに配分していない全社資産96,029百万円及びセグメント間取引消去△1,576百万円です。また、全社資産の主なもの、当社での運用資金(現金及び預金)、有価証券及び投資有価証券等です。
3 セグメント利益は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(単位：百万円)

	報告セグメント				その他	合計	調整額 (注) 1, 2	連結 財務諸表 計上額 (注) 3
	運輸	不動産	流通・広告	計				
営業収益								
外部顧客への営業収益	354,169	13,482	21,121	388,773	493	389,267	—	389,267
セグメント間の内部営業収益又は振替高	2,297	171	2,798	5,268	3,232	8,500	△8,500	—
計	356,467	13,654	23,920	394,041	3,726	397,767	△8,500	389,267
セグメント利益又は損失(△)	63,785	4,563	7,969	76,317	△64	76,253	106	76,359
セグメント資産	1,832,536	71,161	20,642	1,924,340	930	1,925,270	97,253	2,022,524
その他の項目								
減価償却費	70,183	2,318	1,279	73,781	13	73,795	△47	73,747
有形固定資産及び無形固定資産の増加額	79,852	13,791	4,974	98,618	1,047	99,666	△41	99,625

- (注) 1 セグメント利益又は損失(△)の調整額106百万円、その他の項目における減価償却費の調整額△47百万円及び有形固定資産及び無形固定資産の増加額の調整額△41百万円は、セグメント間取引消去です。
2 セグメント資産の調整額97,253百万円は、各報告セグメントに配分していない全社資産99,048百万円及びセグメント間取引消去△1,795百万円です。また、全社資産の主なもの、当社での運用資金(現金及び預金)、有価証券及び投資有価証券等です。
3 セグメント利益又は損失(△)は、連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

【関連情報】

1 製品及びサービスごとの情報

「セグメント情報」に同様の情報を開示しているため、記載を省略しています。

2 地域ごとの情報

海外の外部顧客への営業収益が存在しないため、該当事項はありません。

海外に所在している有形固定資産が存在しないため、該当事項はありません。

3 主要な顧客ごとの情報

連結損益計算書の営業収益の10%以上を占める顧客が存在しないため、記載を省略しています。

【報告セグメントごとの固定資産の減損損失に関する情報】

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

該当事項はありません。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(単位：百万円)

	報告セグメント			その他	全社・消去	合計
	運輸	不動産	流通・広告			
減損損失	68	314	—	10	—	393

【報告セグメントごとののれんの償却額及び未償却残高に関する情報】

該当事項はありません。

【報告セグメントごとの負ののれん発生益に関する情報】

該当事項はありません。

【関連当事者情報】

1 関連当事者との取引

(1) 連結財務諸表提出会社と関連当事者との取引

連結財務諸表提出会社の親会社及び主要株主(会社等の場合に限る)等

前連結会計年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金(百万円)	事業の内容	議決権等の所有(被所有)割合(%)	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額(百万円)	科目	期末残高(百万円)
主要株主(会社等)	財務省(財務大臣)	東京都千代田区	—	財務行政	(被所有)直接53.42	資金の借入等	借入金の返済	6,624	1年内返済予定の長期借入金	6,086
									長期借入金	24,176
							利息の支払	772	未払費用	63

(注) 取引条件及び取引条件の決定方針等

財務省からの借入金の利率は1.2%~4.90%、最終償還日は2033年3月20日です。

当連結会計年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

種類	会社等の名称	所在地	資本金又は出資金(百万円)	事業の内容	議決権等の所有(被所有)割合(%)	関連当事者との関係	取引の内容	取引金額(百万円)	科目	期末残高(百万円)
主要株主(会社等)	財務省(財務大臣)	東京都千代田区	—	財務行政	(被所有)直接53.42	資金の借入等	借入金の返済	6,086	1年内返済予定の長期借入金	5,286
									長期借入金	18,890
							利息の支払	585	未払費用	32

(注) 取引条件及び取引条件の決定方針等

財務省からの借入金の利率は1.2%~4.75%、最終償還日は2033年3月20日です。

(2) 連結財務諸表提出会社の連結子会社と関連当事者との取引

該当事項はありません。

2 親会社又は重要な関連会社に関する注記

該当事項はありません。

(1株当たり情報)

項目	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
1株当たり純資産額	1,090円09銭	1,150円42銭
1株当たり当期純利益金額	47円80銭	79円63銭

(注) 1 潜在株式調整後1株当たり当期純利益については、潜在株式が存在しないため、記載しておりません。

2 1株当たり当期純利益の算定上の基礎は、以下のとおりです。

項目	前連結会計年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当連結会計年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
親会社株主に帰属する当期純利益 (百万円)	27,771	46,262
普通株主に帰属しない金額 (百万円)	—	—
普通株式に係る親会社株主に帰属する 当期純利益 (百万円)	27,771	46,262
普通株式の期中平均株式数 (千株)	581,000	581,000

3 1株当たり純資産額の算定上の基礎は、以下のとおりです。

項目	前連結会計年度 (2023年3月31日)	当連結会計年度 (2024年3月31日)
純資産の部の合計額 (百万円)	633,344	668,395
純資産の部の合計額から控除する金額 (百万円)	—	—
普通株式に係る期末の純資産額 (百万円)	633,344	668,395
1株当たり純資産額の算定に用いられた 期末の普通株式の数 (千株)	581,000	581,000

(重要な後発事象)

(労働基準監督署からの是正勧告)

当社は、2024年8月2日付で、足立労働基準監督署から、一部の職場について労働基準法に規定する労働時間及び割増賃金の支払に関する是正勧告を受けました。今回の是正勧告を受け、当該職場と類似の勤務態様を採用している職場も含め勤務の見直しを行うとともに、対象となる従業員に対して清算金を支払うこととします。

当該事項に伴い、2025年3月期中に最大約86億円の臨時損失を見込んでいます。

⑤ 【連結附属明細表】 (2024年3月31日現在)

【社債明細表】

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
東京 地下鉄 (株)	第346回東京交通債券	2003年6月20日	15,000	—	1.13	あり	2023年6月20日
	第347回東京交通債券	2004年3月10日	15,000	—	2.05	〃	2024年3月8日
	東京地下鉄株式会社 第2回社債	2004年9月24日	10,000	10,000 (10,000)	2.36	〃	2024年6月20日
	東京地下鉄株式会社 第4回社債	2006年9月29日	10,000	10,000	2.38	〃	2026年6月19日
	東京地下鉄株式会社 第6回社債	2007年10月31日	10,000	10,000	2.43	〃	2027年9月17日
	東京地下鉄株式会社 第8回社債	2008年2月22日	10,000	10,000	2.31	〃	2027年12月20日
	東京地下鉄株式会社 第10回社債	2010年4月28日	20,000	20,000	2.230	〃	2030年3月19日
	東京地下鉄株式会社 第12回社債	2011年12月9日	20,000	20,000	1.905	〃	2031年12月9日
	東京地下鉄株式会社 第13回社債	2012年5月25日	10,000	10,000	1.702	〃	2032年5月25日
	東京地下鉄株式会社 第14回社債	2013年6月14日	10,000	10,000	1.760	〃	2033年6月14日
	東京地下鉄株式会社 第15回社債	2015年6月19日	15,000	15,000	1.329	〃	2035年6月19日
	東京地下鉄株式会社 第16回社債	2016年3月11日	10,000	10,000	0.778	〃	2036年3月11日
	東京地下鉄株式会社 第17回社債	2016年3月11日	12,000	12,000	1.317	〃	2046年3月9日
	東京地下鉄株式会社 第18回社債	2016年6月21日	10,000	10,000	0.343	〃	2036年6月20日
	東京地下鉄株式会社 第19回社債	2016年6月21日	10,000	10,000	0.608	〃	2046年6月21日
	東京地下鉄株式会社 第20回社債	2017年1月31日	10,000	10,000	0.220	〃	2027年1月29日
	東京地下鉄株式会社 第21回社債	2017年1月31日	10,000	10,000	0.975	〃	2047年1月31日
	東京地下鉄株式会社 第22回社債	2017年6月21日	10,000	10,000	0.215	〃	2027年6月21日
	東京地下鉄株式会社 第23回社債	2017年6月21日	10,000	10,000	0.661	〃	2037年6月19日
	東京地下鉄株式会社 第24回社債	2017年6月21日	10,000	10,000	1.035	〃	2047年6月21日
	東京地下鉄株式会社 第25回社債	2017年12月15日	10,000	10,000	0.240	〃	2027年12月15日
	東京地下鉄株式会社 第26回社債	2017年12月15日	10,000	10,000	0.665	〃	2037年12月15日
	東京地下鉄株式会社 第27回社債	2017年12月15日	10,000	10,000	1.065	〃	2047年12月13日
	東京地下鉄株式会社 第28回社債	2018年5月24日	10,000	10,000	0.250	〃	2028年5月24日
	東京地下鉄株式会社 第29回社債	2018年5月24日	10,000	10,000	0.638	〃	2038年5月24日
	東京地下鉄株式会社 第30回社債	2018年5月24日	10,000	10,000	0.968	〃	2048年5月22日
	東京地下鉄株式会社 第31回社債	2018年5月24日	10,000	10,000	1.220	〃	2058年5月24日
	東京地下鉄株式会社 第32回社債	2019年1月31日	10,000	10,000	0.220	〃	2029年1月31日
	東京地下鉄株式会社 第33回社債	2019年1月31日	10,000	10,000	0.884	〃	2049年1月29日
	東京地下鉄株式会社 第34回社債	2019年1月31日	10,000	10,000	1.104	〃	2059年1月31日
	東京地下鉄株式会社 第35回社債	2019年6月27日	10,000	10,000	0.114	〃	2029年6月27日
	東京地下鉄株式会社 第36回社債	2019年6月27日	10,000	10,000	0.604	〃	2049年6月25日
	東京地下鉄株式会社 第37回社債	2019年6月27日	10,000	10,000	0.772	〃	2059年6月27日
	東京地下鉄株式会社 第38回社債	2020年1月31日	10,000	10,000	0.445	〃	2040年1月31日

会社名	銘柄	発行年月日	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	利率(%)	担保	償還期限
東京 地下鉄 (株)	東京地下鉄株式会社 第39回社債	2020年1月31日	10,000	10,000	0.601	〃	2050年1月31日
	東京地下鉄株式会社 第40回社債	2020年1月31日	10,000	10,000	0.937	〃	2070年1月31日
	東京地下鉄株式会社 第41回社債	2020年6月12日	10,000	10,000	0.275	〃	2030年6月12日
	東京地下鉄株式会社 第42回社債	2020年6月12日	10,000	10,000	0.761	〃	2050年6月10日
	東京地下鉄株式会社 第43回社債	2020年6月12日	10,000	10,000	0.919	〃	2060年6月11日
	東京地下鉄株式会社 第44回社債	2020年6月12日	10,000	10,000	1.087	〃	2070年6月12日
	東京地下鉄株式会社 第45回社債	2020年9月18日	10,000	10,000	0.215	〃	2030年9月18日
	東京地下鉄株式会社 第46回社債	2020年9月18日	10,000	10,000	0.795	〃	2050年9月16日
	東京地下鉄株式会社 第47回社債	2020年9月18日	10,000	10,000	0.909	〃	2060年9月17日
	東京地下鉄株式会社 第48回社債	2020年9月18日	10,000	10,000	1.072	〃	2070年9月18日
	東京地下鉄株式会社 第49回社債	2021年1月22日	10,000	10,000	0.574	〃	2041年1月22日
	東京地下鉄株式会社 第50回社債	2021年1月22日	10,000	10,000	0.839	〃	2051年1月20日
	東京地下鉄株式会社 第51回社債	2021年1月22日	10,000	10,000	1.130	〃	2071年1月22日
	東京地下鉄株式会社 第52回社債	2021年10月14日	10,000	10,000	0.205	〃	2031年10月14日
	東京地下鉄株式会社 第53回社債	2021年10月14日	10,000	10,000	0.835	〃	2051年10月13日
	東京地下鉄株式会社 第54回社債	2021年10月14日	10,000	10,000	1.055	〃	2061年10月14日
	東京地下鉄株式会社 第55回社債	2021年10月14日	10,000	10,000	1.287	〃	2071年10月14日
	東京地下鉄株式会社 第56回社債	2022年2月28日	10,000	10,000	1.066	〃	2052年2月28日
	東京地下鉄株式会社 第57回社債	2022年2月28日	10,000	10,000	1.244	〃	2062年2月28日
	東京地下鉄株式会社 第58回社債	2022年2月28日	10,000	10,000	1.416	〃	2072年2月26日
	東京地下鉄株式会社 第59回社債	2022年7月21日	10,000	10,000	1.105	〃	2042年7月18日
東京地下鉄株式会社 第60回社債	2022年7月21日	10,000	10,000	1.500	〃	2052年7月19日	
東京地下鉄株式会社 第61回社債	2022年7月21日	10,000	10,000	1.675	〃	2062年7月21日	
東京地下鉄株式会社 第62回社債	2024年3月11日	—	10,000	1.648	〃	2044年3月11日	
合計	—	—	607,000	587,000 (10,000)	—	—	—

(注) 1 () 内は、1年以内の償還予定額です。

2 東京交通債券は、営団が発行した公募交通債券であり、東京地下鉄株式会社法附則第14条の規定に基づき、社債とみなされています。

3 連結決算日後5年以内における償還予定額は次のとおりです。

1年以内 (百万円)	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
10,000	—	20,000	40,000	20,000

【借入金等明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期末残高 (百万円)	平均利率 (%)	返済期限
短期借入金	—	—	—	—
1年以内に返済予定の長期借入金	11,087	32,086	1.0	—
1年以内に返済予定のリース債務	354	257	—	—
長期借入金(1年以内に返済予定のものを除く)	329,781	307,692	0.9	2025年5月25日～ 2045年10月31日
新線建設推進長期借入金	192,120	192,120	1.5	2063年3月20日
リース債務(1年以内に返済予定のものを除く)	572	467	—	2025年4月30日～ 2028年12月31日
その他有利子負債	—	—	—	—
合計	533,915	532,624	—	—

- (注) 1 「平均利率」については、借入金の当連結会計年度末残高に対する加重平均利率を記載しています。
 2 リース債務の平均利率については、リース料総額に含まれる利息相当額を控除する前の金額でリース債務を連結貸借対照表に計上しているため、記載していません。
 3 長期借入金、新線建設推進長期借入金及びリース債務(1年以内に返済予定のものを除く)の連結決算日後5年以内における返済予定額は次のとおりです。

区分	1年超2年以内 (百万円)	2年超3年以内 (百万円)	3年超4年以内 (百万円)	4年超5年以内 (百万円)
長期借入金	40,312	23,666	32,920	38,572
新線建設推進長期借入金	—	—	—	—
リース債務	197	154	92	23

【資産除去債務明細表】

当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における資産除去債務の金額が、当連結会計年度期首及び当連結会計年度末における負債及び純資産の合計額の100分の1以下であるため、記載を省略しています。

(2) 【その他】

最新の経営成績及び財政状態の概況

第21期第1四半期連結会計期間（2024年4月1日から2024年6月30日まで）及び第21期第1四半期連結累計期間（2024年4月1日から2024年6月30日まで）に係る四半期連結財務諸表は次のとおりであります。

① 【四半期連結財務諸表】

イ 【四半期連結貸借対照表】

（単位：百万円）

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (2024年6月30日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	45,665	63,678
新線建設推進資金信託	190,610	190,026
受取手形、売掛金及び契約資産	3,332	2,482
未取運賃	28,931	25,158
未収金	8,715	5,086
有価証券	45,000	5,000
商品	40	38
貯蔵品	6,996	7,717
前払費用	1,451	5,030
その他	6,497	5,441
貸倒引当金	△20	△14
流動資産合計	337,220	309,644
固定資産		
有形固定資産		
建物及び構築物（純額）	949,158	953,016
機械装置及び運搬具（純額）	203,577	199,965
土地	193,353	192,740
建設仮勘定	161,421	168,475
その他（純額）	8,201	7,809
有形固定資産合計	1,515,713	1,522,007
無形固定資産	100,579	100,966
投資その他の資産		
投資有価証券	2,669	4,075
退職給付に係る資産	23,673	23,890
繰延税金資産	40,470	35,504
その他	2,198	2,385
貸倒引当金	△1	△1
投資その他の資産合計	69,011	65,854
固定資産合計	1,685,303	1,688,827
資産合計	2,022,524	1,998,472

(単位：百万円)

	前連結会計年度 (2024年3月31日)	当第1四半期連結会計期間 (2024年6月30日)
負債の部		
流動負債		
支払手形及び買掛金	876	843
1年内償還予定の社債	10,000	—
1年内返済予定の長期借入金	32,086	51,612
未払金	52,185	41,308
未払消費税等	5,726	6,451
未払法人税等	10,357	3,692
前受運賃	18,194	20,740
賞与引当金	12,249	6,201
役員賞与引当金	80	—
撤去損失引当金	135	135
その他	31,727	37,690
流動負債合計	173,620	168,676
固定負債		
社債	577,000	577,000
長期借入金	307,692	286,478
新線建設推進長期借入金	192,120	192,120
役員退職慰労引当金	173	151
環境安全対策引当金	89	96
撤去損失引当金	3,218	3,218
退職給付に係る負債	74,166	75,010
資産除去債務	2,543	2,543
その他	23,504	25,677
固定負債合計	1,180,507	1,162,297
負債合計	1,354,128	1,330,973
純資産の部		
株主資本		
資本金	58,100	58,100
資本剰余金	62,167	62,167
利益剰余金	544,620	544,093
株主資本合計	664,887	664,360
その他の包括利益累計額		
その他有価証券評価差額金	△15	△9
為替換算調整勘定	41	57
退職給付に係る調整累計額	3,482	3,090
その他の包括利益累計額合計	3,507	3,138
純資産合計	668,395	667,498
負債純資産合計	2,022,524	1,998,472

ロ 【四半期連結損益計算書及び四半期連結包括利益計算書】

【四半期連結損益計算書】

【第1四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年6月30日)
営業収益	95,827	101,950
営業費		
運輸業等営業費及び売上原価	61,652	60,166
販売費及び一般管理費	12,410	12,686
営業費合計	74,062	72,852
営業利益	21,764	29,097
営業外収益		
受取受託工事事務費	11	67
物品売却益	71	32
受取保険金	138	17
持分法による投資利益	32	9
その他	148	133
営業外収益合計	402	260
営業外費用		
支払利息	3,109	3,003
その他	99	63
営業外費用合計	3,208	3,067
経常利益	18,958	26,290
特別利益		
固定資産売却益	23	562
鉄道施設受贈財産評価額	18	314
工事負担金等受入額	323	255
特別利益合計	365	1,132
特別損失		
固定資産圧縮損	335	1,100
その他	10	18
特別損失合計	346	1,119
税金等調整前四半期純利益	18,977	26,303
法人税、住民税及び事業税	1,683	3,103
法人税等調整額	4,186	5,135
法人税等合計	5,870	8,239
四半期純利益	13,106	18,064
非支配株主に帰属する四半期純利益	—	—
親会社株主に帰属する四半期純利益	13,106	18,064

【四半期連結包括利益計算書】

【第1四半期連結累計期間】

(単位：百万円)

	前第1四半期連結累計期間 (自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年6月30日)
四半期純利益	13,106	18,064
その他の包括利益		
その他有価証券評価差額金	12	5
為替換算調整勘定	5	16
退職給付に係る調整額	△117	△390
持分法適用会社に対する持分相当額	△0	△0
その他の包括利益合計	△99	△369
四半期包括利益	13,007	17,695
(内訳)		
親会社株主に係る四半期包括利益	13,007	17,695
非支配株主に係る四半期包括利益	—	—

【注記事項】

(四半期連結キャッシュ・フロー計算書関係)

当第1四半期連結累計期間に係る四半期連結キャッシュ・フロー計算書は作成していません。

なお、第1四半期連結累計期間に係る減価償却費(無形固定資産に係る償却費を含む。)は、次のとおりです。

	前第1四半期連結累計期間 (自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年6月30日)
減価償却費	18,013百万円	17,562百万円

(株主資本等関係)

前第1四半期連結累計期間(自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)

配当金支払額

決議	株式の種類	配当の原資	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2023年6月27日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	11,620	20	2023年3月31日	2023年6月28日

当第1四半期連結累計期間(自 2024年4月1日 至 2024年6月30日)

配当金支払額

決議	株式の種類	配当の原資	配当金の総額 (百万円)	1株当たり 配当額(円)	基準日	効力発生日
2024年6月21日 定時株主総会	普通株式	利益剰余金	18,592	32	2024年3月31日	2024年6月24日

(セグメント情報等)

【セグメント情報】

I 前第1四半期連結累計期間(自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)

報告セグメントごとの営業収益及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位:百万円)

	報告セグメント				その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	四半期 連結損益 計算書 計上額 (注) 3
	運輸	不動産	流通 ・ 広告	計				
営業収益								
外部顧客への営業収益	87,217	3,322	5,167	95,706	120	95,827	—	95,827
セグメント間の内部 営業収益又は振替高	555	42	590	1,188	808	1,996	△1,996	—
計	87,772	3,364	5,758	96,895	928	97,823	△1,996	95,827
セグメント利益	18,337	1,442	1,955	21,735	3	21,738	26	21,764

(注) 1 「その他」の区分は報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、当社施設の管理運営事業等を含んでいます。

2 セグメント利益の調整額26百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、四半期連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

II 当第1四半期連結累計期間(自 2024年4月1日 至 2024年6月30日)

報告セグメントごとの営業収益及び利益又は損失の金額に関する情報

(単位:百万円)

	報告セグメント				その他 (注) 1	合計	調整額 (注) 2	四半期 連結損益 計算書 計上額 (注) 3
	運輸	不動産	流通 ・ 広告	計				
営業収益								
外部顧客への営業収益	92,882	3,469	5,471	101,823	127	101,950	—	101,950
セグメント間の内部 営業収益又は振替高	563	50	573	1,187	871	2,058	△2,058	—
計	93,445	3,520	6,044	103,010	998	104,009	△2,058	101,950
セグメント利益	25,641	1,369	2,039	29,050	18	29,068	28	29,097

(注) 1 「その他」の区分は報告セグメントに含まれない事業セグメントであり、当社施設の管理運営事業等を含んでいます。

2 セグメント利益の調整額 28百万円は、セグメント間取引消去です。

3 セグメント利益は、四半期連結損益計算書の営業利益と調整を行っています。

(収益認識関係)

顧客との契約から生じる収益を分解した情報

I 前第1四半期連結累計期間(自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)

当社グループの報告セグメントを、財又はサービスの種類別に分解した場合の内訳は、以下のとおりです。

(単位：百万円)

		報告セグメント			その他	合計
		運輸	不動産	流通・広告		
	定期運輸収入	31,383	—	—	—	31,383
	定期外運輸収入	48,995	—	—	—	48,995
	その他運輸業収入	6,753	—	—	—	6,753
	不動産事業収入	—	588	—	—	588
	流通事業収入	—	—	1,966	—	1,966
	広告事業収入	—	—	819	—	819
	情報通信事業収入	—	—	950	—	950
	その他	—	—	—	120	120
	顧客との契約から生じる収益	87,132	588	3,735	120	91,576
	その他の収益	84	2,734	1,431	—	4,250
	合計	87,217	3,322	5,167	120	95,827

II 当第1四半期連結累計期間(自 2024年4月1日 至 2024年6月30日)

当社グループの報告セグメントを、財又はサービスの種類別に分解した場合の内訳は、以下のとおりです。

(単位：百万円)

		報告セグメント			その他	合計
		運輸	不動産	流通・広告		
	定期運輸収入	33,122	—	—	—	33,122
	定期外運輸収入	52,503	—	—	—	52,503
	その他運輸業収入	7,153	—	—	—	7,153
	不動産事業収入	—	539	—	—	539
	流通事業収入	—	—	1,969	—	1,969
	広告事業収入	—	—	964	—	964
	情報通信事業収入	—	—	1,043	—	1,043
	その他	—	—	—	127	127
	顧客との契約から生じる収益	92,779	539	3,977	127	97,423
	その他の収益	102	2,930	1,494	—	4,527
	合計	92,882	3,469	5,471	127	101,950

(1株当たり情報)

1株当たり四半期純利益及び算定上の基礎は、以下のとおりです。

項目	前第1四半期連結累計期間 (自 2023年4月1日 至 2023年6月30日)	当第1四半期連結累計期間 (自 2024年4月1日 至 2024年6月30日)
1株当たり四半期純利益	22円56銭	31円09銭
(算定上の基礎)		
親会社株主に帰属する四半期純利益(百万円)	13,106	18,064
普通株主に帰属しない金額(百万円)	—	—
普通株式に係る親会社株主に帰属する 四半期純利益(百万円)	13,106	18,064
普通株式の期中平均株式数(千株)	581,000	581,000

(注) 潜在株式調整後1株当たり四半期純利益金額については、潜在株式が存在しないため記載していません。

(重要な後発事象)

当社は、2024年8月2日付で、足立労働基準監督署から、一部の職場について労働基準法に規定する労働時間及び割増賃金の支払に関する是正勧告を受けました。今回の是正勧告を受け、当該職場と類似の勤務態様を採用している職場も含め勤務の見直しを行うとともに、対象となる従業員に対して清算金を支払うこととします。

当該事項に伴い、2025年3月期中に最大約86億円の臨時損失を見込んでいます。

2 【財務諸表等】

(1) 【財務諸表】

① 【貸借対照表】

(単位：百万円)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
資産の部		
流動資産		
現金及び預金	37,965	44,735
新線建設推進資金信託	※1 192,120	※1 190,610
未取運賃	26,193	28,931
未取金	9,623	10,019
有価証券	50,000	45,000
貯蔵品	7,485	6,623
前払金	2,063	2,012
前払費用	1,032	1,264
受託工事支出金	959	616
その他	2,825	4,658
流動資産合計	330,268	334,471
固定資産		
鉄道事業固定資産		
有形固定資産	3,027,028	3,077,209
減価償却累計額	△1,792,186	△1,829,560
有形固定資産（純額）	1,234,842	1,247,649
無形固定資産	97,084	97,080
鉄道事業固定資産合計	※2 1,331,926	※2 1,344,730
関連事業固定資産		
有形固定資産	106,502	122,524
減価償却累計額	△57,670	△59,981
有形固定資産（純額）	48,831	62,543
無形固定資産	29	25
関連事業固定資産合計	※2 48,861	※2 62,568
各事業関連固定資産		
有形固定資産	64,676	63,828
減価償却累計額	△31,799	△32,754
有形固定資産（純額）	32,876	31,073
無形固定資産	1,954	3,078
各事業関連固定資産合計	※2 34,830	※2 34,152
建設仮勘定		
鉄道事業	158,599	152,993
関連事業	6,092	6,208
各事業関連	35	33
建設仮勘定合計	164,726	159,234

(単位：百万円)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
投資その他の資産		
投資有価証券	507	508
関係会社株式	10,012	5,794
長期貸付金	19	116
従業員に対する長期貸付金	5	2
前払年金費用	13,893	15,513
繰延税金資産	48,605	40,153
その他	846	877
投資その他の資産合計	73,889	62,965
固定資産合計	1,654,235	1,663,651
資産合計	※3 1,984,503	※3 1,998,122
負債の部		
流動負債		
短期借入金	10,200	12,670
1年内償還予定の社債	※3 30,000	※3 10,000
1年内返済予定の長期借入金	11,087	32,086
リース債務	418	356
未払金	58,460	53,836
未払費用	5,755	5,935
未払消費税等	7,756	4,994
未払法人税等	3,347	9,227
預り連絡運賃	336	429
預り金	38,271	31,777
前受運賃	16,349	18,194
前受金	2,292	2,795
前受収益	3,026	3,132
賞与引当金	10,095	10,572
役員賞与引当金	—	62
撤去損失引当金	156	135
その他	841	500
流動負債合計	198,395	196,706
固定負債		
社債	※3 577,000	※3 577,000
長期借入金	329,781	307,692
新線建設推進長期借入金	※1 192,120	※1 192,120
リース債務	451	439
退職給付引当金	65,935	66,534
役員退職慰労引当金	181	104
環境安全対策引当金	294	89
撤去損失引当金	3,218	3,218
資産除去債務	2,548	2,444
その他	15,946	18,969
固定負債合計	1,187,477	1,168,612
負債合計	1,385,872	1,365,319

(単位：百万円)

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
純資産の部		
株主資本		
資本金	58,100	58,100
資本剰余金		
資本準備金	62,167	62,167
資本剰余金合計	62,167	62,167
利益剰余金		
その他利益剰余金		
別途積立金	434,000	434,000
繰越利益剰余金	44,364	78,553
利益剰余金合計	478,364	512,553
株主資本合計	598,631	632,820
評価・換算差額等		
その他有価証券評価差額金	—	△16
評価・換算差額等合計	—	△16
純資産合計	598,631	632,803
負債純資産合計	1,984,503	1,998,122

② 【損益計算書】

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2022年 4月 1日 至 2023年 3月31日)	当事業年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月31日)
鉄道事業営業利益		
営業収益		
旅客運輸収入	281,364	324,009
鉄道線路使用料収入	975	935
運輸雑収	26,437	27,374
鉄道事業営業収益合計	308,778	352,319
営業費		
運送営業費	202,287	192,143
一般管理費	13,284	14,919
諸税	12,988	13,538
減価償却費	66,831	70,055
鉄道事業営業費合計	295,393	290,657
鉄道事業営業利益	13,385	61,662
関連事業営業利益		
営業収益		
不動産賃貸収入	13,127	13,421
その他の営業収入	5,136	4,678
関連事業営業収益合計	18,263	18,100
営業費		
販売費及び一般管理費	4,403	4,730
諸税	1,177	1,393
減価償却費	2,645	2,750
関連事業営業費合計	8,225	8,873
関連事業営業利益	10,038	9,226
全事業営業利益	23,423	70,889
営業外収益		
受取配当金	※1 1,784	※1 3,239
受取受託工事事務費	284	595
物品売却益	561	449
雑収入	※1 936	※1 720
営業外収益合計	3,567	5,005
営業外費用		
支払利息	3,194	6,010
社債利息	7,063	6,372
雑支出	301	150
営業外費用合計	10,558	12,533
経常利益	16,431	63,361

(単位：百万円)

	前事業年度 (自 2022年 4月 1日 至 2023年 3月 31日)	当事業年度 (自 2023年 4月 1日 至 2024年 3月 31日)
特別利益		
補助金	※2 2,436	※2 160
鉄道施設受贈財産評価額	※3 1,335	※3 12,165
工事負担金等受入額	※4 1,145	※4 602
その他	323	145
特別利益合計	5,241	13,075
特別損失		
固定資産圧縮損	※5 4,479	※5 12,812
減損損失	—	393
その他	395	30
特別損失合計	4,875	13,236
税引前当期純利益	16,797	63,199
法人税、住民税及び事業税	2,430	8,930
法人税等調整額	△12,246	8,460
法人税等合計	△9,816	17,390
当期純利益	26,614	45,809

【営業費明細表】

区分	注記 番号	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)		当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)	
		金額(百万円)		金額(百万円)	
I 鉄道事業営業費					
1 運送営業費	※1				
(1) 人件費		86,796		87,588	
(2) 経費		115,490	202,287	104,555	192,143
2 一般管理費					
(1) 人件費		6,451		7,029	
(2) 経費		6,833	13,284	7,890	14,919
3 諸税			12,988		13,538
4 減価償却費			66,831		70,055
鉄道事業営業費合計			295,393		290,657
II 関連事業営業費					
1 販売費及び一般管理費	※2				
(1) 人件費		762		756	
(2) 経費		3,640	4,403	3,974	4,730
2 諸税	※2		1,177		1,393
3 減価償却費			2,645		2,750
関連事業営業費合計			8,225		8,873
全事業営業費合計	※3		303,618		299,530

(注) 事業別営業費合計の100分の5を超える主な費用並びに営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額は次のとおりです。

	(前事業年度)	(当事業年度)
※1 鉄道事業営業費 運送営業費		
給料	37,038百万円	37,141百万円
修繕費	29,243百万円	29,465百万円
賞与	16,663百万円	17,697百万円
手当	16,741百万円	16,485百万円
電車動力費	18,535百万円	12,343百万円
※2 関連事業営業費 販売費及び一般管理費		
修繕費	955百万円	1,215百万円
管理委託費	1,162百万円	1,200百万円
賃借料	480百万円	458百万円
諸税		
固定資産税	932百万円	1,036百万円
※3 営業費(全事業)に含まれている引当金繰入額		
賞与引当金繰入額	9,802百万円	10,239百万円
役員賞与引当金	-	37百万円
役員退職慰労引当金繰入額	33百万円	14百万円
なお、退職給付費用は次のとおりです。		
	4,826百万円	4,680百万円

③ 【株主資本等変動計算書】

前事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(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 資本準備金	利益剰余金			株主資本 合計		
			その他利益剰余金		利益剰余金合 計			
			別途積立金	繰越利益 剰余金				
当期首残高	58,100	62,167	434,000	27,046	461,046	581,313	△87	581,226
当期変動額								
剰余金の配当				△9,296	△9,296	△9,296		△9,296
当期純利益				26,614	26,614	26,614		26,614
株主資本以外の項目 の当期変動額（純 額）							87	87
当期変動額合計	—	—	—	17,318	17,318	17,318	87	17,405
当期末残高	58,100	62,167	434,000	44,364	478,364	598,631	—	598,631

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(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 資本準備金	利益剰余金			株主資本 合計		
			その他利益剰余金		利益剰余金合 計			
			別途積立金	繰越利益 剰余金				
当期首残高	58,100	62,167	434,000	44,364	478,364	598,631	—	598,631
当期変動額								
剰余金の配当				△11,620	△11,620	△11,620		△11,620
当期純利益				45,809	45,809	45,809		45,809
株主資本以外の項目 の当期変動額（純 額）							△16	△16
当期変動額合計	—	—	—	34,189	34,189	34,189	△16	34,172
当期末残高	58,100	62,167	434,000	78,553	512,553	632,820	△16	632,803

【注記事項】

(重要な会計方針)

前事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

1 有価証券の評価基準及び評価方法

(1) 子会社株式及び関連会社株式

総平均法による原価法によっています。

(2) その他有価証券

① 市場価格のない株式等以外のもの

決算日の市場価格等による時価法によっています。

(評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は総平均法により算定しています)

② 市場価格のない株式等

総平均法による原価法によっています。

2 棚卸資産の評価基準及び評価方法

貯蔵品

移動平均法による原価法(貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法)によっています。

3 固定資産の減価償却の方法

(1) 有形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっています。

ただし、取替資産については取替法によっています。

なお、主な耐用年数は以下のとおりです。

建物	12年～50年
構築物	12年～75年
車両	13年
機械装置	5年～17年

(2) 無形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は以下のとおりです。

施設利用権	5年～42年
ソフトウェア(自社利用)	5年

(3) リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

4 繰延資産の処理方法

社債発行費

支出時に全額費用処理しています。

5 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

債権の貸倒れによる損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しています。

(2) 賞与引当金

従業員に支給する賞与に充てるため、支給見込額に基づき計上しています。

(3) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき計上しています。

① 退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定に当たり、退職給付見込額を当事業年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっています。

② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

数理計算上の差異は、各事業年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(15年)による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から費用処理しています。

過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(15年)による定額法により費用処理しています。

(4) 役員退職慰労引当金

役員の退職慰労金の支出に備えるため、内規に基づく事業年度末要支給額を計上しています。

(5) 環境安全対策引当金

保管するポリ塩化ビフェニル（PCB）の処理費用の支出に備えるため、今後発生すると見込まれる金額を計上しています。

(6) 撤去損失引当金

契約に基づき将来発生が見込まれる固定資産等に関する当社が負担すべき撤去費用に備えるため、当事業年度末における撤去費用見込額を計上しています。

6 重要な収益及び費用の計上基準

当社は顧客との契約について、企業会計基準第29号「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。）等を適用しており、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転し履行義務を充足した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識しています。

(1) 定期運輸収入

運送約款等に基づき、定期乗車券の有効期間にわたり同一の区間及び経路について列車による運送サービスを提供することを履行義務としており、有効期間の開始日の属する月から有効期間の経過に応じて収益を認識しています。取引の対価は、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しています。

(2) 定期外運輸収入

運送約款等に基づき、列車による運送サービスを提供することを履行義務としており、当該履行義務は顧客への乗車券類等の発売日とサービス提供日は概ね一致していることから、顧客に発売した時点で収益を認識しています。取引の対価は通常、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しています。

7 その他財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) 退職給付に係る会計処理

退職給付に係る未認識数理計算上の差異及び未認識過去勤務費用の会計処理の方法は、連結財務諸表におけるこれらの会計処理の方法と異なっています。

(2) 工事負担金等の処理

地方公共団体等による工事負担金等（補助金、鉄道施設受贈財産評価額を含む）は、工事完成時に当該工事負担金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しています。

なお、損益計算書においては、工事負担金等相当額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

1 有価証券の評価基準及び評価方法

(1) 子会社株式及び関連会社株式

総平均法による原価法によっています。

(2) その他有価証券

① 市場価格のない株式等以外のもの

決算日の市場価格等による時価法によっています。

(評価差額は全部純資産直入法により処理し、売却原価は総平均法により算定しています)

② 市場価格のない株式等

総平均法による原価法によっています。

2 棚卸資産の評価基準及び評価方法

貯蔵品

移動平均法による原価法(貸借対照表価額は収益性の低下による簿価切下げの方法)によっています。

3 固定資産の減価償却の方法

(1) 有形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっています。

ただし、取替資産については取替法によっています。

なお、主な耐用年数は以下のとおりです。

建物	12年～50年
構築物	12年～75年
車両	13年
機械装置	5年～17年

(2) 無形固定資産(リース資産を除く)

定額法によっています。

なお、主な耐用年数は以下のとおりです。

施設利用権	5年～42年
ソフトウェア(自社利用)	5年

(3) リース資産

所有権移転外ファイナンス・リース取引に係るリース資産

リース期間を耐用年数とし、残存価額を零とする定額法によっています。

4 繰延資産の処理方法

社債発行費

支出時に全額費用処理しています。

5 引当金の計上基準

(1) 貸倒引当金

債権の貸倒れによる損失に備えるため、一般債権については貸倒実績率により、貸倒懸念債権等特定の債権については個別に回収可能性を検討し、回収不能見込額を計上しています。

(2) 賞与引当金

従業員に支給する賞与に充てるため、支給見込額に基づき計上しています。

(3) 役員賞与引当金

役員（執行役員含む）に対して支給する賞与の支出に充てるため、支給見込額に基づき当事業年度に見合う分を計上しています。

(4) 退職給付引当金

従業員の退職給付に備えるため、当事業年度末における退職給付債務及び年金資産の見込額に基づき計上しています。

① 退職給付見込額の期間帰属方法

退職給付債務の算定に当たり、退職給付見込額を当事業年度末までの期間に帰属させる方法については、給付算定式基準によっています。

② 数理計算上の差異及び過去勤務費用の費用処理方法

数理計算上の差異は、各事業年度の発生時における従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(15年)による定額法により按分した額をそれぞれ発生の翌事業年度から費用処理しています。

過去勤務費用は、その発生時の従業員の平均残存勤務期間以内の一定の年数(15年)による定額法により費用処理しています。

(5) 役員退職慰労引当金

役員の退職慰労金の支出に備えるため、事業年度末要支給額を計上しています。

(6) 環境安全対策引当金

保管するポリ塩化ビフェニル（PCB）の処理費用の支出に備えるため、今後発生すると見込まれる金額を計上しています。

(7) 撤去損失引当金

契約に基づき将来発生が見込まれる固定資産等に関する当社が負担すべき撤去費用に備えるため、当事業年度末における撤去費用見込額を計上しています。

6 重要な収益及び費用の計上基準

当社は顧客との契約について、企業会計基準第29号「収益認識に関する会計基準」（企業会計基準第29号2020年3月31日。以下「収益認識会計基準」という。）等を適用しており、約束した財又はサービスの支配が顧客に移転し履行義務を充足した時点で、当該財又はサービスと交換に受け取ると見込まれる金額で収益を認識しています。

(1) 定期運輸収入

運送約款等に基づき、定期乗車券の有効期間にわたり同一の区間及び経路について列車による運送サービスを提供することを履行義務としており、有効期間の開始日の属する月から有効期間の経過に応じて収益を認識しています。取引の対価は、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しています。

(2) 定期外運輸収入

運送約款等に基づき、列車による運送サービスを提供することを履行義務としており、当該履行義務は顧客への乗車券類等の発売日とサービス提供日は概ね一致していることから、顧客に発売した時点で収益を認識しています。取引の対価は通常、履行義務の充足前の一定時点に前もって受領しています。

7 その他財務諸表作成のための基本となる重要な事項

(1) 退職給付に係る会計処理

退職給付に係る未認識数理計算上の差異及び未認識過去勤務費用の会計処理の方法は、連結財務諸表におけるこれらの会計処理の方法と異なっています。

(2) 工事負担金等の処理

地方公共団体等による工事負担金等（補助金、鉄道施設受贈財産評価額を含む）は、工事完成時に当該工事負担

金等相当額を取得した固定資産の取得原価から直接減額して計上しています。

なお、損益計算書においては、工事負担金等相当額を特別利益に計上するとともに、固定資産の取得原価から直接減額した額を固定資産圧縮損として特別損失に計上しています。

(重要な会計上の見積り)

前事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

当社は、財務諸表の作成にあたって様々な会計上の見積りを行っています。この見積りの前提となる当社の業績は、新型コロナウイルス感染症の拡大を受け鉄道等のご利用が大幅に減少しており、見積りの前提となる業績の見通しについても大きな影響を受けています。この影響を会計上の見積りに反映するにあたり、主として次のような仮定を置いています。

当社は、主な収益である旅客運輸収入についての見積りを基礎として、鉄道事業等の将来にわたる経営状況を予測しています。なお、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響は、感染症法上の「5類」への引き下げを契機に社会経済活動が活発化し、行動制限等を要しないポストコロナへ向かうものと仮定しています。一方で、人々の意識や行動、社会構造の大きな変化はポストコロナにおいても継続するものと認識しており、旅客運輸収入は新型コロナウイルス感染症の影響拡大前の水準には戻らないものと仮定しています。(※1)

また、燃料費の高騰に伴う電気料金の大幅な増等、社会経済環境の変化等を踏まえ、2023年度以降の当社に係る様々な制度や事象を考慮し、2023年度以降の旅客運輸収入をはじめとした将来収支を見積りました。

この見積りをもとに策定した合理的な計画に基づき、固定資産の減損及び繰延税金資産の回収可能性について見積りを行っています。

なお、現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、今後の感染症の再拡大や収束時期を正確に予測することは困難であります。したがって、見積りには不確実性を伴い、実際の結果はこれらの見積りと異なる場合があります。

1 固定資産の減損

(1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

	(百万円)	
	前事業年度	当事業年度
減損損失	2,345	-
有形固定資産及び無形固定資産の合計額	1,578,203	1,580,345

(2) 会計上の見積りの内容について財務諸表利用者の理解に資するその他の情報

① 金額の算出方法

当社では、減損の認識の判定及び回収可能額の算定に際し、合理的な計画に基づきそれらを見積もっています。

なお、資産のグルーピングについては、独立したキャッシュ・フローを生み出す単位を構成する物件を1つのグルーピングとしています。ただし、鉄道事業における固定資産についてはネットワーク性に鑑み、単一のグルーピングとして整理しています。

また、減損損失の測定にあたって割引率を用いる際、加重平均資本コストを採用することとしています。

② 主要な仮定

上述に記載している仮定(※1)を主な仮定としています。

③ 翌事業年度の財務諸表に与える影響等

現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、将来の不確実な状況変化等によって影響を受ける可能性があり、見込んだ収益が得られなかった場合、又は算出の前提条件に変更があった場合には、減損損失の発生に重要な影響を与える可能性があります。

2 繰延税金資産の回収可能性

(1) 当事業年度の財務諸表に計上した金額

(百万円)

	前事業年度	当事業年度
繰延税金資産	36,397	48,605

(2) 会計上の見積りの内容について財務諸表利用者の理解に資するその他の情報

① 金額の算出方法

当社では、合理的な計画に基づき、将来の課税所得の発生時期や主要な一時差異等の項目にかかる解消年度のスケジューリングを行い、企業分類を判定し、回収可能と見込まれる金額について繰延税金資産を計上しています。

② 主要な仮定

上述に記載している仮定（※1）を主な仮定としています。

③ 翌事業年度の財務諸表に与える影響等

現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、将来の不確実な状況変化等によって影響を受ける可能性があり、実際に発生した課税所得の時期及び金額が見積りと異なった場合には、繰延税金資産の金額に重要な影響を与える可能性があります。

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

当社は、財務諸表の作成にあたって様々な会計上の見積りを行っています。

主な収益である旅客運輸収入についての見積りを基礎として、運輸業をはじめ、各セグメントの将来にわたる経営状況を予測するほか、2024年度以降の様々な制度や事象を考慮し、2024年度以降の旅客運輸収入をはじめとした将来収支を見積っています。（※2）

この見積りをもとに策定した合理的な計画に基づき、固定資産の減損及び繰延税金資産の回収可能性について見積りを行っています。

なお、現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、見積りには不確実性を伴い、実際の結果はこれらの見積りと異なる場合があります。

1 固定資産の減損

(1) 財務諸表に計上した金額

(百万円)

	前事業年度	当事業年度
減損損失	-	393
有形固定資産及び無形固定資産の合計額	1,580,345	1,600,686

(2) 会計上の見積りの内容について財務諸表利用者の理解に資するその他の情報

① 金額の算出方法

当社では、減損の認識の判定及び回収可能額の算定に際し、合理的な計画に基づきそれらを見積もっています。

なお、資産のグルーピングについては、独立したキャッシュ・フローを生み出す単位を構成する物件を1つのグルーピングとしています。ただし、鉄道事業における固定資産についてはネットワーク性に鑑み、単一のグルーピングとして整理しています。

また、減損損失の測定にあたって割引率を用いる際、加重平均資本コストを採用することとしています。

② 主要な仮定

上述に記載している仮定（※2）を主な仮定としています。

③ 翌事業年度の財務諸表に与える影響等

現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、将来の不確実な状況変化等によって影響を受ける可能性があり、見込んだ収益が得られなかった場合、又は算出の前提条件

に変更があった場合には、減損損失の発生に重要な影響を与える可能性があります。

2 繰延税金資産の回収可能性

(1) 財務諸表に計上した金額

	(百万円)	
	前事業年度	当事業年度
繰延税金資産	48,605	40,153

(2) 会計上の見積りの内容について財務諸表利用者の理解に資するその他の情報

① 金額の算出方法

当社では、合理的な計画に基づき、将来の課税所得の発生時期や主要な一時差異等の項目にかかる解消年度のスケジューリングを行い、企業分類を判定し、回収可能と見込まれる金額について繰延税金資産を計上しています。

② 主要な仮定

上述に記載している仮定（※2）を主な仮定としています。

③ 翌事業年度の財務諸表に与える影響等

現在の状況及び入手可能な情報に基づき、合理的と考えられる見積り及び判断を行っていますが、将来の不確実な状況変化等によって影響を受ける可能性があり、実際に発生した課税所得の時期及び金額が見積りと異なった場合には、繰延税金資産の金額に重要な影響を与える可能性があります。

(会計方針の変更)

前事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

(会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更及び会計上の見積りの変更)

(有形固定資産の減価償却方法及び耐用年数の変更)

従来、有形固定資産の減価償却方法について、主として定率法（1998年4月1日以降に取得した建物（建物付属設備は除く）並びに2016年4月1日以降取得した建物付属設備及び構築物については定額法）を採用していましたが、当事業年度より、主として定額法に変更しています。

当社はこれまで、東京2020大会の開催に照準を合わせ、バリアフリー設備やホームドアの設置、新型車両の導入など、鉄道施設の整備拡充を集中的に推進してきました。

本年度を開始年度とする中期経営計画においては、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う生活様式や社会経済環境の変化を受けた事業の見直しを踏まえ、設備投資額はキャッシュフローの範囲内とすること、維持更新など事業運営の維持継続に不可欠な基礎的投資については減価償却費の範囲内とすることを基本方針として掲げました。したがって、今後は、鉄道施設の更なる充実を図りながらも、これまで築いてきた鉄道施設の機能維持に軸足を移し、平準化した設備投資計画のもとで安定的に実施していくこととなります。

こうした状況を踏まえ、鉄道事業をはじめとする有形固定資産全体の将来の経済的便益の費消パターンを再検討したところ、設備の安定的な稼働が見込まれることから、有形固定資産の減価償却方法を主として定額法に変更することが、経済実態をより適切に反映すると判断しました。

また、従来、有形固定資産の耐用年数は、法人税法に規定する方法と同一の基準によっていましたが、減価償却方法の変更を契機に、当事業年度より耐用年数を経済的な使用可能予測期間に見直しています。この見直しは、有形固定資産の物理的耐用年数及びその使用実績等を総合的に勘案して決定しました。

この結果、従来の方々と比べ、当事業年度の営業利益、経常利益及び税引前当期純利益はそれぞれ15,037百万円増加しています。

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

該当事項はありません。

(表示方法の変更)

前事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

下記の表示方法の変更に関する注記は、財務諸表等規則附則第3項により、2024年3月期における表示方法の変更の注記と同様の内容を記載しております。

(貸借対照表関係)

2023年4月1日に開始する事業年度(翌事業年度)より、独立掲記していました「固定資産」の「長期前払費用」は重要性が乏しくなったため、「投資その他の資産」の「その他」に含めて表示しています。財務諸表等規則附則第3項の規定に基づき、この表示方法の変更を反映させるため、当事業年度の財務諸表の組替えを行っています。

この結果、当事業年度の貸借対照表において、「投資その他の資産」に表示していた「長期前払費用」30百万円、「その他」815百万円は、「その他」846百万円として組替えています。

(損益計算書関係)

2023年4月1日に開始する事業年度(翌事業年度)より、独立掲記していました「特別利益」の「固定資産売却益」は重要性が乏しくなったため、「その他」に含めて表示しています。財務諸表等規則附則第3項の規定に基づき、この表示方法の変更を反映させるため、当事業年度の財務諸表の組替えを行っています。

この結果、当事業年度の損益計算書において、「特別利益」に表示していた「固定資産売却益」98百万円、「その他」224百万円は、「その他」323百万円として組替えています。

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(貸借対照表関係)

前事業年度において、独立掲記していました「固定資産」の「長期前払費用」は重要性が乏しくなったため、当事業年度より「投資その他の資産」の「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前事業年度の貸借対照表において、「投資その他の資産」に表示していた「長期前払費用」30百万円、「その他」815百万円は、「その他」846百万円として組替えています。

(損益計算書関係)

前事業年度において、独立掲記していました「特別利益」の「固定資産売却益」は重要性が乏しくなったため、当事業年度より「その他」に含めて表示しています。この表示方法の変更を反映させるため、前事業年度の財務諸表の組替えを行っています。

この結果、前事業年度の損益計算書において、「特別利益」に表示していた「固定資産売却益」98百万円、「その他」224百万円は、「その他」323百万円として組替えています。

(追加情報)

前事業年度(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)

該当事項はありません。

当事業年度(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)

(役員退職慰労引当金)

当社は2023年3月24日開催の取締役会において、役員報酬体系の見直しの一環として、役員退職慰労金制度を2023年6月27日開催の第19期定時株主総会(以下、「本総会」という。) 終結の時をもって廃止することを決議しています。

また、対象の取締役及び監査役に対して、それぞれの就任時から本総会終結の時までの在任期間に応じた退職慰労金を打ち切り支給すること及び支給の時期は当該役員の退任時とすること、並びにその具体的な金額、支給の方法は取締役会、監査役の協議に一任することを本総会で決議しました。これを受け、同日に行われた取締役会、監査役会において、これらの事項について退任時に決定することを決議しています。

(貸借対照表関係)

※1 新線建設推進長期借入金及び新線建設推進資金信託

有楽町線、南北線延伸事業等のため、鉄道・運輸機構より資金を借り入れ、分別管理を目的として信託を設定しています。

※2 固定資産の取得価額から控除した国庫補助金等などの圧縮記帳累計額及び内訳は、以下のとおりです。

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
地方公共団体等による工事負担金等（補助金、鉄道施設受贈財産評価額を含む）に伴う圧縮記帳累計額	456,625百万円	468,206百万円
収用等に伴う圧縮記帳累計額	16,635百万円	16,694百万円
計	473,260百万円	484,901百万円

※3 担保に供している資産及び担保付債務

前事業年度（自 2022年4月1日 至 2023年3月31日）

東京地下鉄株式会社法第3条及び附則第14条第1項の規定により、当社の総財産を社債607,000百万円の一般担保に供しています。

当事業年度（自 2023年4月1日 至 2024年3月31日）

東京地下鉄株式会社法第3条及び附則第14条第1項の規定により、当社の総財産を社債587,000百万円の一般担保に供しています。

(損益計算書関係)

※1 営業外収益のうち関係会社に係る取引は、次のとおりです。

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
受取配当金	1,774百万円	3,238百万円
その他	322百万円	346百万円
計	2,096百万円	3,584百万円

※2 補助金の内訳は、次のとおりです。

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
浸水対策	40百万円	101百万円
バリアフリー施設整備	2,277百万円	59百万円
輸送改善	117百万円	—
計	2,436百万円	160百万円

※3 鉄道施設受贈財産評価額の内訳は、次のとおりです。

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
六本木一丁目駅出入口整備	—	5,027百万円
虎ノ門ヒルズ駅整備	—	3,652百万円
神谷町駅整備	—	2,222百万円
茅場町駅連絡通路	357百万円	446百万円
副都心線渋谷駅整備	—	419百万円
東池袋駅出入口整備	297百万円	—
赤坂駅整備	228百万円	—
その他	452百万円	398百万円
計	1,335百万円	12,165百万円

※4 工事負担金等受入額の内訳は、次のとおりです。

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
車両改造工事	112百万円	346百万円
渋谷駅移設工事	1,032百万円	154百万円
その他	—	101百万円
計	1,145百万円	602百万円

※5 固定資産圧縮損は、法人税法第42条ほかの規定に基づく国庫補助金等による圧縮額です。

(有価証券関係)

(子会社株式及び関連会社株式)

子会社株式及び関連会社株式は、市場価格のない株式等のため、子会社株式及び関連会社株式の時価を記載しておりません。

なお、市場価格のない株式等の子会社株式及び関連会社株式の貸借対照表計上の額は次のとおりです。

(単位：百万円)

区分	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
子会社株式	9,508	5,291
関連会社株式	503	503

(税効果会計関係)

1 繰延税金資産及び繰延税金負債の発生の主な原因別の内訳は、次のとおりです。

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
(繰延税金資産)		
税務上の繰越欠損金	23,155百万円	14,183百万円
退職給付引当金	20,176百万円	20,359百万円
未収連絡運賃	158百万円	210百万円
賞与引当金	3,037百万円	3,130百万円
期渡撤去工事	2,187百万円	1,629百万円
関係会社株式 (事業再編に伴う税効果額)	882百万円	882百万円
投資有価証券等評価損	2,684百万円	2,684百万円
環境安全対策引当金	89百万円	27百万円
資産除去債務	779百万円	748百万円
減損損失	762百万円	813百万円
撤去損失引当金	1,032百万円	1,026百万円
未払事業税等	466百万円	779百万円
その他	2,357百万円	3,249百万円
繰延税金資産小計	57,771百万円	49,724百万円
評価性引当額	△4,889百万円	△4,790百万円
繰延税金資産合計	52,881百万円	44,933百万円
(繰延税金負債)		
前払年金費用	4,251百万円	4,747百万円
その他	24百万円	33百万円
繰延税金負債合計	4,276百万円	4,780百万円
繰延税金資産の純額	48,605百万円	40,153百万円

2 法定実効税率と税効果会計適用後の法人税等の負担率との差異の原因となった主な項目別の内訳

	前事業年度 (2023年3月31日)	当事業年度 (2024年3月31日)
法定実効税率	30.6 %	30.6 %
(調整)		
交際費等永久に損金に算入されない項目	0.1 %	0.1 %
受取配当金等永久に益金に算入されない項目	△6.0 %	△3.3 %
評価性引当額の増減	△83.8 %	△0.1 %
法人住民税均等割	0.4 %	0.1 %
その他	0.2 %	0.1 %
税効果会計適用後の法人税等の負担率	△58.4 %	27.5 %

(収益認識関係)

収益を理解するための基礎となる情報については、重要な会計方針に係る事項に関する注記の6重要な収益及び費用の計上基準に記載のとおりです。

(1株当たり情報)

	前事業年度 (自 2022年4月1日 至 2023年3月31日)	当事業年度 (自 2023年4月1日 至 2024年3月31日)
1株当たり純資産額	1,030円35銭	1,089円16銭
1株当たり当期純利益金額	45円81銭	78円85銭

(重要な後発事象)

(労働基準監督署からの是正勧告)

当社は、2024年8月2日付で、足立労働基準監督署から、一部の職場について労働基準法に規定する労働時間及び割増賃金の支払に関する是正勧告を受けました。今回の是正勧告を受け、当該職場と類似の勤務態様を採用している職場も含め勤務の見直しを行うとともに、対象となる従業員に対して清算金を支払うこととします。

当該事項に伴い、2025年3月期中に最大約78億円の臨時損失を見込んでいます。

④ 【附属明細表】 (2024年3月31日現在)

【有価証券明細表】

【株式】

銘柄		株式数(株)	貸借対照表計上額(百万円)	
投資 有価証券	その他 有価証券	㈱ぐるなび	973,600	299
		㈱海外交通・都市開発事業支援機構	2,000	100
		渋谷スクランブルスクエア㈱	3,473	34
		㈱パスモ	480	24
		その他11銘柄	16,002,394	49
計		16,981,947	508	

【その他】

銘柄		投資口数等(口)	貸借対照表計上額(百万円)	
有価証券	その他 有価証券	譲渡性預金(1銘柄)	—	45,000
計		—	45,000	

【有形固定資産等明細表】

資産の種類	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (百万円)	当期末残高 (百万円)	当期末減価 償却累計額 又は償却 累計額 (百万円)	当期償却額 (百万円)	差引当期末 残高 (百万円)
有形固定資産							
土地	171,321	16,771	596 (314)	187,497	—	—	187,497
建物	413,478	14,941	4,104 (77)	424,314	228,775	12,214	195,538
構築物	1,856,925	40,578	13,583 (0)	1,883,919	1,136,092	22,143	747,827
車両	422,157	26,291	17,243	431,205	291,387	18,649	139,818
その他	334,323	9,055	6,753 (0)	336,625	266,040	13,961	70,584
建設仮勘定	164,726	91,210	96,702	159,234	—	—	159,234
有形固定資産計	3,362,933	198,849	138,985 (393)	3,422,797	1,922,296	66,969	1,500,501
無形固定資産							
地上権	37,107	43	43	37,107	—	—	37,107
借地権	20,554	2,313	114	22,753	—	—	22,753
電話加入権	44	—	—	44	—	—	44
商標権	21	—	—	21	11	2	10
施設利用権	68,000	465	2	68,464	37,268	2,142	31,196
ソフトウェア	16,226	3,562	91 (0)	19,698	11,791	3,691	7,906
ソフトウェア仮勘定	332	3,891	3,057	1,166	—	—	1,166
無形固定資産計	142,289	10,276	3,309 (0)	149,256	49,071	5,836	100,185
長期前払費用	30	5	12	23	—	—	23

(注) 1 当期増加額の主なものは、次のとおりです。

(単位：百万円)

(1) 新造車両取得による増	20,847
・車両	20,847
(2) 安全対策設備工事による増	18,555
・建物	658
・構築物	11,791
・車両	4,052
・その他	1,638
・施設利用権	35
・ソフトウェア	379
(3) 輸送力増強設備工事による増	7,442
・土地	218
・建物	1
・構築物	678
・車両	301
・その他	8
・建設仮勘定	6,234
(4) バリアフリー設備整備工事による増	4,255
・土地	833
・建物	64
・構築物	1,481
・その他（機械装置）	5
・建設仮勘定	1,869
(5) 可動式ホーム柵工事による増	3,295
・建物	1,945
・構築物	1,180
・その他（機械装置）	94
・建設仮勘定	71
・施設利用権	3

なお、建設仮勘定の当期増加額の主なものは、固定資産に振り替えている金額を差し引いた純額のみ記載しています。

2 当期減少額の主なものは、次のとおりです。

(単位：百万円)

(1) 車両廃車に伴う除却による減	14,748
・車両	14,748
(2) 鉄道施設受贈財産に係る圧縮記帳による減	8,370
・建物	499
・構築物	7,367
・その他（機械装置）	503

なお、当期減少額のうち（ ）内は、内書きで減損損失の計上額です。

3 「商標権」、「施設利用権」及び「ソフトウェア」については、期末残高には当期末償却済の残高を含んでいます。

【引当金明細表】

区分	当期首残高 (百万円)	当期増加額 (百万円)	当期減少額 (目的使用) (百万円)	当期減少額 (その他) (百万円)	当期末残高 (百万円)
賞与引当金	10,095	10,572	10,095	—	10,572
役員賞与引当金	—	62	—	—	62
役員退職慰労引当金	181	14	91	—	104
環境安全対策引当金	294	—	—	205	89
撤去損失引当金	3,374	—	20	—	3,353

(注) 環境安全対策引当金の「当期減少額(その他)」は見積りの変更に伴うものです。

(2) 【主な資産及び負債の内容】 (2024年3月31日)

連結財務諸表を作成しているため、記載を省略しています。

(3) 【その他】

該当事項はありません。

第6 【提出会社の株式事務の概要】

事業年度	毎年4月1日から翌年3月31日まで
定時株主総会	毎年6月
基準日	毎年3月31日
株券の種類	—
剰余金の配当の基準日	毎年9月30日、毎年3月31日
1単元の株式数	100株
株式の名義書換え(注)1	
取扱場所	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号 みずほ信託銀行株式会社 本店証券代行部
株主名簿管理人	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号 みずほ信託銀行株式会社
取次所	みずほ信託銀行株式会社 全国各支店
名義書換手数料	無料
新券交付手数料	—
単元未満株式の買取り	
取扱場所	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号 みずほ信託銀行株式会社 本店証券代行部
株主名簿管理人	東京都千代田区丸の内一丁目3番3号 みずほ信託銀行株式会社
取次所(注)1	みずほ信託銀行株式会社 全国各支店
買取手数料	無料
公告掲載方法	電子公告（ただし事故その他やむを得ない事由によって電子公告による公告をすることができない場合は、日本経済新聞）

株主に対する特典	1 株主優待乗車証				
	(1) 発行基準	・ 年2回、3月31日時点及び9月30日時点の株主に対し、所有株式数に応じて、全線きっぷ（片道1回限り）又は全線定期乗車証を発行いたします。			
		所有株式数	乗車証の種類	発行枚数	
				3月末 (基準日)	
				9月末 (基準日)	
		200株以上 400株未満	全線きっぷ (片道1回限り)	3枚	3枚
		400株以上 600株未満		6枚	6枚
		600株以上 800株未満		9枚	9枚
		800株以上 1,000株未満		12枚	12枚
		1,000株以上 3,000株未満		15枚	15枚
	3,000株以上 5,000株未満	45枚		45枚	
	5,000株以上 10,000株未満	75枚		75枚	
	10,000株以上	全線定期乗車証	1枚	1枚	
	2 その他の株主優待内容				
	(1) 発行基準	・ 年1回、3月31日時点で200株以上を所有する株主に、当社関連施設の各種優待券を発行いたします。			
	(2) 内容				
		優待内容	枚数		
		E C サイト「メトロの缶詰」300円引きクーポン券	1枚（3,000円以上お買い上げの際、1年間何度でも利用可能）		
		「地下鉄博物館」無料招待券	5枚		
		「そば処めとろ庵」かき揚げトッピング無料券（350円以上ご利用の方に限る）	3枚		
		ゴルフ練習場「メトログリーン東陽町」入場料無料券（平日限定）	5枚		

- (注) 1 当社株式は、株式会社東京証券取引所への上場に伴い、社債、株式等の振替に関する法律第128条第1項に規定する振替株式となることから、該当事項はなくなる予定です。
- 2 当社の株主は、その有する単元未満株式について、次に掲げる権利以外の権利を行使することができない旨、定款に定めております。
- (1) 会社法第189条第2項各号に掲げる権利
 - (2) 会社法第166条第1項の規定による請求をする権利
 - (3) 株主の有する株式数に応じて募集株式の割当て及び募集新株予約権の割当てを受ける権利
 - (4) 株主の有する単元未満株式の数と併せて単元株式数となる数の株式を売り渡すことを請求する権利

第7 【提出会社の参考情報】

1 【提出会社の親会社等の情報】

当社には、親会社等はありません。

2 【その他の参考情報】

最近事業年度の開始日から本書提出日までの間に、次の書類を提出しています。

(1) 有価証券報告書及びその添付書類

事業年度 第19期(自 2022年4月1日 至 2023年3月31日) 2023年6月29日
関東財務局長に提出

事業年度 第20期(自 2023年4月1日 至 2024年3月31日) 2024年6月21日
関東財務局長に提出

(2) 四半期報告書

第20期第1四半期(自 2023年4月1日 至 2023年6月30日) 2023年8月7日
関東財務局長に提出

第20期第2四半期(自 2023年7月1日 至 2023年9月30日) 2023年11月13日
関東財務局長に提出

第20期第3四半期(自 2023年10月1日 至 2023年12月31日) 2024年2月13日
関東財務局長に提出

(3) 発行登録書（普通社債及びその添付書類）

2023年12月19日
関東財務局長に提出

(4) 発行登録追補書類及びその添付書類

2024年3月1日
関東財務局長に提出

(5) 四半期報告書の訂正報告書

第20期第1四半期（自 2023年4月1日 至 2023年6月30日） 2023年8月30日
関東財務局長に提出

(6) 訂正発行登録書（普通社債）

2024年2月8日
関東財務局長に提出

第四部 【株式公開情報】

第1 【特別利害関係者等の株式等の移動状況】

該当事項はありません。

第2 【第三者割当等の概況】

該当事項はありません。

第3 【株主の状況】

氏名又は名称	住所	所有株式数 (株)	株式(自己株式を 除く。)の 総数に対する 所有株式数 の割合(%)
財務大臣※1	東京都千代田区霞が関三丁目1番1号	310,343,185	53.42
東京都※1	東京都新宿区西新宿二丁目8番1号	270,656,815	46.58
計	—	581,000,000	100.00

(注) 1 「氏名又は名称」欄の※の番号は、次のとおり株主の属性を示します。

- 1 特別利害関係者等(大株主上位10名)
- 2 株式(自己株式を除く。)の総数に対する所有株式数の割合は、小数点以下第3位を四捨五入しています。

独立監査人の監査報告書

2024年9月12日

東京地下鉄株式会社

取締役会 御中

有限責任監査法人トーマツ

東京事務所

指定有限責任社員
業務執行社員

公認会計士 小 口 誠 司

指定有限責任社員
業務執行社員

公認会計士 後 藤 久 美 子

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている東京地下鉄株式会社の2022年4月1日から2023年3月31日までの連結会計年度の連結財務諸表、すなわち、連結貸借対照表、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項及びその他の注記について監査を行った。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東京地下鉄株式会社及び連結子会社の2023年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「連結財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

強調事項

会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更及び会計上の見積りの変更に記載されているとおり、会社及び連結子会社は、有形固定資産の減価償却方法について、従来、主として定率法を採用していたが、当連結会計年度より主として定額法に変更するとともに、減価償却方法の変更を契機に当連結会計年度より有形固定資産の耐用年数を見直している。

当該事項は、当監査法人の意見に影響を及ぼすものではない。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当連結会計年度の連結財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、連結財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

旅客運輸収入に係る収益認識	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>連結財務諸表の注記（セグメント情報）に記載のとおり、当連結会計年度における運輸業の外部顧客への営業収益は310,085百万円である。</p> <p>運輸業の主たる事業である東京地下鉄株式会社（以下、「会社」という。）の鉄道事業は、東京都区部を中心に9路線からなる地下鉄ネットワークを保有し、鉄道の運行及び運営並びに鉄道施設等の保守管理を行っている。会社における旅客運輸収入281,364百万円は、当連結会計年度の営業収益345,370百万円の大部分（81.5%）を占めており、グループ全体の経営成績に与える影響が大きい。</p> <p>会社における主要な乗車券は交通系ICカード乗車券であり、鉄道利用者が自動券売機や定期券印刷発行機の駅務機器を通じて、交通系ICカードの購入、チャージ及び運賃の精算を行うことにより、交通系ICカードの利用データが生成される。当該利用データは、各駅に設置している駅務機器から交通系ICカードを発行している収入清算業務委託先（以下、「委託先」という。）のITシステムに送信され、管理されている。</p> <p>また、委託先のITシステムから会社の運輸収入管理システムに連携された利用データを日々の売上データとして蓄積し、月次集計されたデータが会社の会計システムへ連携されることにより、会計数値として反映される。</p> <p>これらのとおり、取引の発生から会計への計上に至るまでの主要なプロセスはシステム間の情報連携等により自動処理が行われており、広範囲に渡ってITシステムが利用されている。</p> <p>会社における旅客運輸収入の金額的な重要性は大きく、その金額の正確性及び網羅性は自動化されたITシステム自体が安定的かつ適切に運用されていることが前提となる。そのため、当監査法人は、ITシステムに関する相応の専門的な知識を用いて、日次多数の利用データから正確かつ網羅的に旅客運輸収入を計上するための委託先の管理を含めたIT全般統制の有効性評価を行うとともに、会計システムへのデータ連携を確かめることとなる旅客運輸収入の収益認識が極めて重要であると判断した。</p> <p>したがって、当該事項が監査上の主要な検討事項に該当すると判断した。</p>	<p>当監査法人は、ITシステムに係る内部統制の整備及び運用状況を確かめるにあたり、当監査法人内のIT専門家と連携して、以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● IT専門家により、アクセス権の登録、変更、削除についての責任者承認証跡の閲覧、アクセス権の棚卸証跡の閲覧、システム上の職務分掌の確認、セキュリティ設定値の確認、システム変更の責任者承認証跡の閲覧、システム運用管理の責任者承認証跡の閲覧等を実施し、旅客運輸収入に関連する運輸収入管理システム及び会計システムにおける全般統制の整備及び運用状況に係る有効性を確かめた。 ● IT専門家により、委託先の業務に係る内部統制の保証報告書の査閲及び会社を通じた当該保証報告書の内容についての委託先への質問を実施し、委託先のITシステムにおける全般統制の整備及び運用状況に係る有効性を確かめた。 ● 委託先におけるITシステムと会社の運輸収入管理システム及び会計システム間との売上情報の自動連携について、運輸収入管理システム及び会計システムの処理に関する基本設計書を閲覧し処理概要を理解した。委託先におけるITシステムと会社の運輸収入管理システム間で処理された金額、及び運輸収入管理システムと会計システム間で処理された金額について、サンプルを抽出して正確性を確かめることにより、IT業務処理統制である自動連携の整備及び運用状況に係る有効性を確かめた。 <p>また、上記を踏まえて、以下の旅客運輸収入計上額の正確性を確かめるため、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 委託先から送付される清算金額と会計数値との照合、清算金額の入金証憑の閲覧及び債権債務の残高確認を実施することにより、委託先のITシステムと会社の会計システムの旅客運輸収入に関して網羅的に金額の整合性を確かめた。

有形固定資産の減価償却方法の変更及び耐用年数の変更	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>連結財務諸表の注記（会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更及び会計上の見積りの変更）に記載のとおり、会社及び連結子会社は、従来、有形固定資産の減価償却方法について、主として定率法を採用していたが、当連結会計年度より主として定額法に変更した。また、従来、有形固定資産の耐用年数は、法人税法に規定する方法と同一の基準によっていたが、減価償却方法の変更を契機に、当連結会計年度より耐用年数を経済的な使用可能予測期間とすることに变更した。</p> <p>会社を取り巻く経営環境の変化を踏まえて策定した中期経営計画において、会社は東京2020大会の開催に照準を合わせたバリアフリー設備やホームドアの設置、新型車両の導入など鉄道施設の整備拡充の推進から、鉄道設備の機能維持に軸足を移し、設備投資を平準化していくことを基本方針とした。当該投資方針の変更を受けて、鉄道事業を始めとする有形固定資産全体の将来の経済的便益の費消パターンを再検討した結果、設備の安定的な稼働が見込まれることから、会社は2022年4月1日より有形固定資産の減価償却方法を主として定額法に変更することが経済実態をより適切に反映すると判断した。また、減価償却方法の変更を契機として、耐用年数についても物理的耐用年数並びにその使用実績等を総合的に考慮し、耐用年数を経済的な使用可能予測期間とすることに变更することが適切であると判断した。</p> <p>有形固定資産の減価償却方法の変更及び耐用年数の変更の結果、従来の方々と比べて、当連結会計年度の営業利益、経常利益及び税金等調整前当期純利益はそれぞれ15,104百万円増加しており、連結財務諸表に重要な影響を及ぼしている。</p> <p>有形固定資産に係る減価償却方法の変更の理由が合理的かどうかの判断及び耐用年数の見直しに用いた使用可能予測期間の見積りの合理性の判断は、経営者の主観的な判断を伴うものである。また、必要十分な注記開示が適切に行われているか否かという判断は、重要であると判断した。</p> <p>したがって、当該事項が監査上の主要な検討事項に該当すると判断した。</p>	<p>当監査法人は、有形固定資産の減価償却方法及び耐用年数の変更に至る判断の妥当性を評価し、注記の適切性を確かめるにあたり、以下の監査手続を実施した。</p> <p>（減価償却方法及び耐用年数の変更に至る判断の妥当性の評価）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道事業に関するバリアフリー設備やホームドアの設置、新型車両の導入状況等の過去の投資推移、経営環境の変化を裏付ける資料を閲覧するとともに、今後の設備の投資方針につき中期経営計画を閲覧し、経営者に質問を実施した。これにより、減価償却方法の変更が経営環境の変化に基づく変更であるかどうか、適時な変更であるかどうか、さらには経営者の恣意的な判断が含まれていないかを確かめた。 ● 主な鉄道事業固定資産の稼働状況や保守点検方針等に関する資料の閲覧及び経営者に質問を実施し、従来の定率法と比較して定額法が設備の将来の経済的便益の費消パターンに合致しているかどうかを確かめた。 ● 主な鉄道事業固定資産の使用年数等に関する資料の閲覧、経営者への質問により、耐用年数の見直しに用いた使用可能予測期間の見積りの合理性を確かめた。 <p>（注記の適切性の評価）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 経営者が算出した当連結会計年度の連結損益計算書の各段階損益に与える影響額につき、基礎データの正確性、並びに影響額算定の正確性及び網羅性を再計算により確かめた。 ● 連結財務諸表の注記（会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更及び会計上の見積りの変更）に変更の旨、その理由及び影響額が適切に開示されていることを確かめた。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券届出書 第二部【企業情報】に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の連結財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

連結財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と連結財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

連結財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき連結財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

連結財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての連結財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から連結財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、連結財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・ 連結財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・ 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・ 経営者が継続企業を前提として連結財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において連結財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、連結財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 連結財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに連結財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。
- ・ 連結財務諸表に対する意見を表明するために、会社及び連結子会社の財務情報に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で

監査意見に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当連結会計年度の連結財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

利害関係

会社及び連結子会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

-
- (注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社(有価証券届出書提出会社)が別途保管しております。
2. XBRLデータは監査の対象には含まれていません。

独立監査人の監査報告書

2024年9月12日

東京地下鉄株式会社

取締役会 御中

有限責任監査法人トーマツ

東京事務所

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 小 口 誠 司

指定有限責任社員
業務執行社員 公認会計士 後 藤 久 美 子

<連結財務諸表監査>

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている東京地下鉄株式会社の2023年4月1日から2024年3月31日までの連結会計年度の連結財務諸表、すなわち、連結貸借対照表、連結損益計算書、連結包括利益計算書、連結株主資本等変動計算書、連結キャッシュ・フロー計算書、連結財務諸表作成のための基本となる重要な事項、その他の注記及び連結附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の連結財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東京地下鉄株式会社及び連結子会社の2024年3月31日現在の財政状態並びに同日をもって終了する連結会計年度の経営成績及びキャッシュ・フローの状況を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「連結財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社及び連結子会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当連結会計年度の連結財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、連結財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

旅客運輸収入に係る収益認識	
監査上の主要な検討事項の内容及び決定理由	監査上の対応
<p>連結財務諸表の注記（セグメント情報）に記載のとおり、当連結会計年度における運輸業の外部顧客への営業収益は354,169百万円である。</p> <p>運輸業の主たる事業である東京地下鉄株式会社（以下、「会社」という。）の鉄道事業は、東京都区部を中心に9路線からなる地下鉄ネットワークを保有し、鉄道の運行及び運営並びに鉄道施設等の保守管理を行っている。会社における旅客運輸収入324,009百万円は、当連結会計年度の営業収益389,267百万円の大部分（83.2%）を占めており、グループ全体の経営成績に与える影響が大きい。</p> <p>会社における主要な乗車券は交通系ICカード乗車券であり、鉄道利用者が自動券売機や定期券印刷発行機の駅務機器を通じて、交通系ICカードの購入、チャージ及び運賃の精算を行うことにより、交通系ICカードの利用データが生成される。当該利用データは、各駅に設置している駅務機器から交通系ICカードを発行している収入清算業務委託先（以下、「委託先」という。）のITシステムに送信され、管理されている。</p> <p>また、委託先のITシステムから会社の運輸収入管理システムに連携された利用データを日々の売上データとして蓄積し、月次集計されたデータが会社の会計システムへ連携されることにより、会計数値として反映される。</p> <p>これらのとおり、取引の発生から会計への計上に至るまでの主要なプロセスはシステム間の情報連携等により自動処理が行われており、広範囲に渡ってITシステムが利用されている。</p> <p>さらに、2023年3月より国土交通省関東運輸局に対して届出を行った「鉄道駅バリアフリー料金制度」による収受を開始し、当該料金は旅客運輸収入として収益計上されている。当該料金の収受開始にあたり委託先のITシステム及び会社の運輸収入管理システムにて料金改定対応が行われた。</p> <p>会社における旅客運輸収入の金額的な重要性は大きく、その金額の正確性及び網羅性は自動化されたITシステム自体が安定的かつ適切に運用されていることが前提となる。そのため、当監査法人は、ITシステムに関する相応の専門的な知識を用いて、日次多数の利用データから正確かつ網羅的に旅客運輸収入を計上するための委託先の管理を含めたIT全般統制の有効性評価を行うとともに、会計システムへのデータ連携を確かめることとなる旅客運輸収入の収益認識が極めて重要であると判断した。</p> <p>したがって、当該事項が監査上の主要な検討事項に該当すると判断した。</p>	<p>当監査法人は、ITシステムに係る内部統制の整備及び運用状況を確かめるにあたり、当監査法人内のIT専門家と連携して、以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● IT専門家により、アクセス権の登録、変更、削除についての責任者承認証跡の閲覧、アクセス権の棚卸証跡の閲覧、システム上の職務分掌の確認、セキュリティ設定値の確認、システム変更（バリアフリー料金対応含む。）の責任者承認証跡の閲覧、システム運用管理の責任者承認証跡の閲覧等を実施し、旅客運輸収入に関連する運輸収入管理システム及び会計システムにおける全般統制の整備及び運用状況に係る有効性を確かめた。 ● IT専門家により、委託先の業務に係る内部統制の保証報告書の査閲及び会社を通じた当該保証報告書の内容についての委託先への質問（バリアフリー料金対応含む。）を実施し、委託先のITシステムにおける全般統制の整備及び運用状況に係る有効性を確かめた。 ● 委託先におけるITシステムと会社の運輸収入管理システム及び会計システム間との売上情報の自動連携について、運輸収入管理システム及び会計システムの処理に関する基本設計書を閲覧し処理概要を理解した。委託先におけるITシステムと会社の運輸収入管理システム間で処理された金額、及び運輸収入管理システムと会計システム間で処理された金額について、サンプルを抽出して正確性を確かめることにより、IT業務処理統制である自動連携の整備及び運用状況に係る有効性を確かめた。 <p>また、上記を踏まえて、以下の旅客運輸収入計上額の正確性を確かめるため、主として以下の監査手続を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 委託先から送付される清算金額と会計数値との照合、清算金額の入金証憑の閲覧及び債権債務の残高確認を実施することにより、委託先のITシステムと会社の会計システムの旅客運輸収入に関して網羅的に金額の整合性を確かめた。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券届出書 第二部【企業情報】に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の連結財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

連結財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と連結財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

連結財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して連結財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない連結財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

連結財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき連結財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

連結財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての連結財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から連結財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、連結財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・ 連結財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・ 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・ 経営者が継続企業を前提として連結財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において連結財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する連結財務諸表の注記事項が適切でない場合は、連結財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 連結財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた連結財務諸表の表示、構成及び内容、並びに連結財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

- ・ 連結財務諸表に対する意見を表明するために、会社及び連結子会社の財務情報に関する十分かつ適切な監査証拠を入手する。監査人は、連結財務諸表の監査に関する指示、監督及び実施に関して責任がある。監査人は、単独で監査意見に対して責任を負う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当連結会計年度の連結財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

<報酬関連情報>

当監査法人及び当監査法人と同一のネットワークに属する者に対する、会社及び子会社の監査証明業務に基づく報酬及び非監査業務に基づく報酬の額は、「提出会社の状況」に含まれるコーポレート・ガバナンスの状況等(3)【監査の状況】に記載されている。

利害関係

会社及び連結子会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

(注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社(有価証券届出書提出会社)が別途保管しております。

2. XBRLデータは監査の対象には含まれていません。

独立監査人の監査報告書

2024年9月12日

東京地下鉄株式会社

取締役会 御中

有限責任監査法人トーマツ

東京事務所

指定有限責任社員
業務執行社員

公認会計士 小 口 誠 司

指定有限責任社員
業務執行社員

公認会計士 後 藤 久 美 子

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている東京地下鉄株式会社の2022年4月1日から2023年3月31日までの第19期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、重要な会計方針及びその他の注記について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東京地下鉄株式会社の2023年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

強調事項

会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更及び会計上の見積りの変更に記載されているとおり、会社は、有形固定資産の減価償却方法について、従来、主として定率法を採用していたが、当事業年度より主として定額法に変更するとともに、減価償却方法の変更を契機に当事業年度より有形固定資産の耐用年数を見直している。

当該事項は、当監査法人の意見に影響を及ぼすものではない。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当事業年度の財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

旅客運輸収入に係る収益認識

東京地下鉄株式会社（以下、「会社」という。）の鉄道事業は、東京都区部を中心に9路線からなる地下鉄ネットワークを保有し、鉄道の運行及び運営並びに鉄道施設等の保守管理を行っている。損益計算書に記載のとおり、会社における鉄道事業の旅客運輸収入281,364百万円は、当事業年度の鉄道事業営業収益308,778百万円及び関連事業営業収益18,263百万円の合計327,042百万円の大部分（86.0%）を占めている。

監査上の主要な検討事項の内容、決定理由及び監査上の対応については、連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項（旅客運輸収入に係る収益認識）と同一内容であるため、記載を省略している。

有形固定資産の減価償却方法の変更及び耐用年数の変更

財務諸表の注記（会計上の見積りの変更と区別することが困難な会計方針の変更及び会計上の見積りの変更）に記載のとおり、会社は、従来、有形固定資産の減価償却方法について、主として定率法を採用していたが、当事業年度より主として定額法に変更した。また、従来、有形固定資産の耐用年数は、法人税法に規定する方法と同一の基準によっていたが、減価償却方法の変更を契機に、当事業年度より耐用年数を経済的な使用可能予測期間とすることに変更した。

有形固定資産の減価償却方法の変更及び耐用年数の変更の結果、従来の方と比べて、当事業年度の営業利益、経常利益及び税引前当期純利益はそれぞれ15,037百万円増加しており、財務諸表に重要な影響を及ぼしている。

監査上の主要な検討事項の内容、決定理由及び監査上の対応については、連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項（有形固定資産の減価償却方法の変更及び耐用年数の変更）と同一内容であるため、記載を省略している。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券届出書 第二部【企業情報】に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・ 財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。

- ・ 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・ 経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去又は軽減するためにセーフガードを講じている場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当事業年度の財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

-
- (注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社(有価証券届出書提出会社)が別途保管しております。
2. XBRLデータは監査の対象には含まれていません。

独立監査人の監査報告書

2024年9月12日

東京地下鉄株式会社

取締役会 御中

有限責任監査法人トーマツ

東京事務所

指定有限責任社員
業務執行社員

公認会計士 小 口 誠 司

指定有限責任社員
業務執行社員

公認会計士 後 藤 久 美 子

<財務諸表監査>

監査意見

当監査法人は、金融商品取引法第193条の2第1項の規定に基づく監査証明を行うため、「経理の状況」に掲げられている東京地下鉄株式会社の2023年4月1日から2024年3月31日までの第20期事業年度の財務諸表、すなわち、貸借対照表、損益計算書、株主資本等変動計算書、重要な会計方針、その他の注記及び附属明細表について監査を行った。

当監査法人は、上記の財務諸表が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して、東京地下鉄株式会社の2024年3月31日現在の財政状態及び同日をもって終了する事業年度の経営成績を、全ての重要な点において適正に表示しているものと認める。

監査意見の根拠

当監査法人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に準拠して監査を行った。監査の基準における当監査法人の責任は、「財務諸表監査における監査人の責任」に記載されている。当監査法人は、我が国における職業倫理に関する規定に従って、会社から独立しており、また、監査人としてのその他の倫理上の責任を果たしている。当監査法人は、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手したと判断している。

監査上の主要な検討事項

監査上の主要な検討事項とは、当事業年度の財務諸表の監査において、監査人が職業的専門家として特に重要であると判断した事項である。監査上の主要な検討事項は、財務諸表全体に対する監査の実施過程及び監査意見の形成において対応した事項であり、当監査法人は、当該事項に対して個別に意見を表明するものではない。

旅客運輸収入に係る収益認識

東京地下鉄株式会社（以下、「会社」という。）の鉄道事業は、東京都区部を中心に9路線からなる地下鉄ネットワークを保有し、鉄道の運行及び運営並びに鉄道施設等の保守管理を行っている。損益計算書に記載のとおり、会社における鉄道事業の旅客運輸収入324,009百万円は、当事業年度の鉄道事業営業収益352,319百万円及び関連事業営業収益18,100百万円の合計370,420百万円の大部分（87.5%）を占めている。

監査上の主要な検討事項の内容、決定理由及び監査上の対応については、連結財務諸表の監査報告書に記載されている監査上の主要な検討事項（旅客運輸収入に係る収益認識）と同一内容であるため、記載を省略している。

その他の記載内容

その他の記載内容は、有価証券届出書 第二部【企業情報】に含まれる情報のうち、連結財務諸表及び財務諸表並びにこれらの監査報告書以外の情報である。経営者の責任は、その他の記載内容を作成し開示することにある。また、監査役及び監査役会の責任は、その他の記載内容の報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

当監査法人の財務諸表に対する監査意見の対象にはその他の記載内容は含まれておらず、当監査法人はその他の記載内容に対して意見を表明するものではない。

財務諸表監査における当監査法人の責任は、その他の記載内容を通読し、通読の過程において、その他の記載内容と財務諸表又は当監査法人が監査の過程で得た知識との間に重要な相違があるかどうか検討すること、また、そのような重要な相違以外にその他の記載内容に重要な誤りの兆候があるかどうか注意を払うことにある。

当監査法人は、実施した作業に基づき、その他の記載内容に重要な誤りがあると判断した場合には、その事実を報告することが求められている。

その他の記載内容に関して、当監査法人が報告すべき事項はない。

財務諸表に対する経営者並びに監査役及び監査役会の責任

経営者の責任は、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠して財務諸表を作成し適正に表示することにある。これには、不正又は誤謬による重要な虚偽表示のない財務諸表を作成し適正に表示するために経営者が必要と判断した内部統制を整備及び運用することが含まれる。

財務諸表を作成するに当たり、経営者は、継続企業の前提に基づき財務諸表を作成することが適切であるかどうかを評価し、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に基づいて継続企業に関する事項を開示する必要がある場合には当該事項を開示する責任がある。

監査役及び監査役会の責任は、財務報告プロセスの整備及び運用における取締役の職務の執行を監視することにある。

財務諸表監査における監査人の責任

監査人の責任は、監査人が実施した監査に基づいて、全体としての財務諸表に不正又は誤謬による重要な虚偽表示がないかどうかについて合理的な保証を得て、監査報告書において独立の立場から財務諸表に対する意見を表明することにある。虚偽表示は、不正又は誤謬により発生する可能性があり、個別に又は集計すると、財務諸表の利用者の意思決定に影響を与えると合理的に見込まれる場合に、重要性があると判断される。

監査人は、我が国において一般に公正妥当と認められる監査の基準に従って、監査の過程を通じて、職業的専門家としての判断を行い、職業的懐疑心を保持して以下を実施する。

- ・ 不正又は誤謬による重要な虚偽表示リスクを識別し、評価する。また、重要な虚偽表示リスクに対応した監査手続を立案し、実施する。監査手続の選択及び適用は監査人の判断による。さらに、意見表明の基礎となる十分かつ適切な監査証拠を入手する。
- ・ 財務諸表監査の目的は、内部統制の有効性について意見表明するためのものではないが、監査人は、リスク評価の実施に際して、状況に応じた適切な監査手続を立案するために、監査に関連する内部統制を検討する。
- ・ 経営者が採用した会計方針及びその適用方法の適切性、並びに経営者によって行われた会計上の見積りの合理性及び関連する注記事項の妥当性を評価する。
- ・ 経営者が継続企業を前提として財務諸表を作成することが適切であるかどうか、また、入手した監査証拠に基づき、継続企業の前提に重要な疑義を生じさせるような事象又は状況に関して重要な不確実性が認められるかどうか結論付ける。継続企業の前提に関する重要な不確実性が認められる場合は、監査報告書において財務諸表の注記事項に注意を喚起すること、又は重要な不確実性に関する財務諸表の注記事項が適切でない場合は、財務諸表に対して除外事項付意見を表明することが求められている。監査人の結論は、監査報告書日までに入手した監査証拠に基づいているが、将来の事象や状況により、企業は継続企業として存続できなくなる可能性がある。
- ・ 財務諸表の表示及び注記事項が、我が国において一般に公正妥当と認められる企業会計の基準に準拠しているかどうかとともに、関連する注記事項を含めた財務諸表の表示、構成及び内容、並びに財務諸表が基礎となる取引や会計事象を適正に表示しているかどうかを評価する。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、計画した監査の範囲とその実施時期、監査の実施過程で識別した内部統制

の重要な不備を含む監査上の重要な発見事項、及び監査の基準で求められているその他の事項について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会に対して、独立性についての我が国における職業倫理に関する規定を遵守したこと、並びに監査人の独立性に影響を与えると合理的に考えられる事項、及び阻害要因を除去するための対応策を講じている場合又は阻害要因を許容可能な水準にまで軽減するためのセーフガードを適用している場合はその内容について報告を行う。

監査人は、監査役及び監査役会と協議した事項のうち、当事業年度の財務諸表の監査で特に重要であると判断した事項を監査上の主要な検討事項と決定し、監査報告書において記載する。ただし、法令等により当該事項の公表が禁止されている場合や、極めて限定的ではあるが、監査報告書において報告することにより生じる不利益が公共の利益を上回ると合理的に見込まれるため、監査人が報告すべきでないと判断した場合は、当該事項を記載しない。

<報酬関連情報>

報酬関連情報は、連結財務諸表の監査報告書に記載されている。

利害関係

会社と当監査法人又は業務執行社員との間には、公認会計士法の規定により記載すべき利害関係はない。

以 上

-
- (注) 1. 上記の監査報告書の原本は当社(有価証券届出書提出会社)が別途保管しております。
2. XBRLデータは監査の対象には含まれていません。

