

4 収支採算性

4-1 収支採算性分析の基本的な考え方

(1) 基本的な考え方

収支採算性の分析を行うに当たっては、事業主体や適用する補助制度等などの前提条件を設定する必要がある。

大阪市の地下鉄事業は、現在、議会において民営化に向けた議論がなされているところであることから、収支採算性分析においては、事業主体が公営の場合と民営の場合の両方の検討を行う。

表 4-1 収支採算性分析の公営および民営の基本的な考え方

	事業手法	収支採算性分析の内容	
公営	公設公営	交通局	将来の利用者数の予測結果をもとに、地下高速鉄道整備事業費補助を適用し、事業者が負担する借入金と営業活動に伴う収益・費用とを考慮して、黒字転換年 [※] 等を分析する。
民営	上下分離 ・ 第3セクターが建設 ・ 鉄道事業者が運行	運営主体 (地下鉄新会社)	将来の利用者数の予測結果をもとに、営業活動に伴う収益・費用と建設主体への線路使用料とを考慮して、黒字転換年 [※] 等を分析する。
		建設主体 (第3セクター)	地下高速鉄道整備事業費補助（3セク補助）等の制度を適用し、40年以内に累積損益、累積資金過不足が黒字転換するよう、運営主体からの線路使用料を設定する。

※事業の補助採択や特許・免許の際には40年以内に累積損益、累積資金過不足が黒字転換することが求められている。

(2) 上下分離方式

民営を想定した場合には、上下分離方式を前提とする。

民営の鉄道事業者における上下分離方式は、運輸政策審議会答申第19号「中長期的な鉄道整備の基本方針及び地下鉄整備の円滑化方策について」（平成12年8月）において、「償還型上下分離方式」と「受益活用型上下分離方式」の考え方が提案され、その後、これを受けて「地下高速鉄道整備事業費補助」が拡充され、上下分離方式により「京阪中之島線」や「阪神なんば線」などの新線が整備されている。

「上下分離方式」とは、鉄道施設を建設・保有する主体と運行する主体を分離することで、建設および運行のそれぞれのリスクを分散することで、新しい鉄道の建設・運行を容易にする方式である。

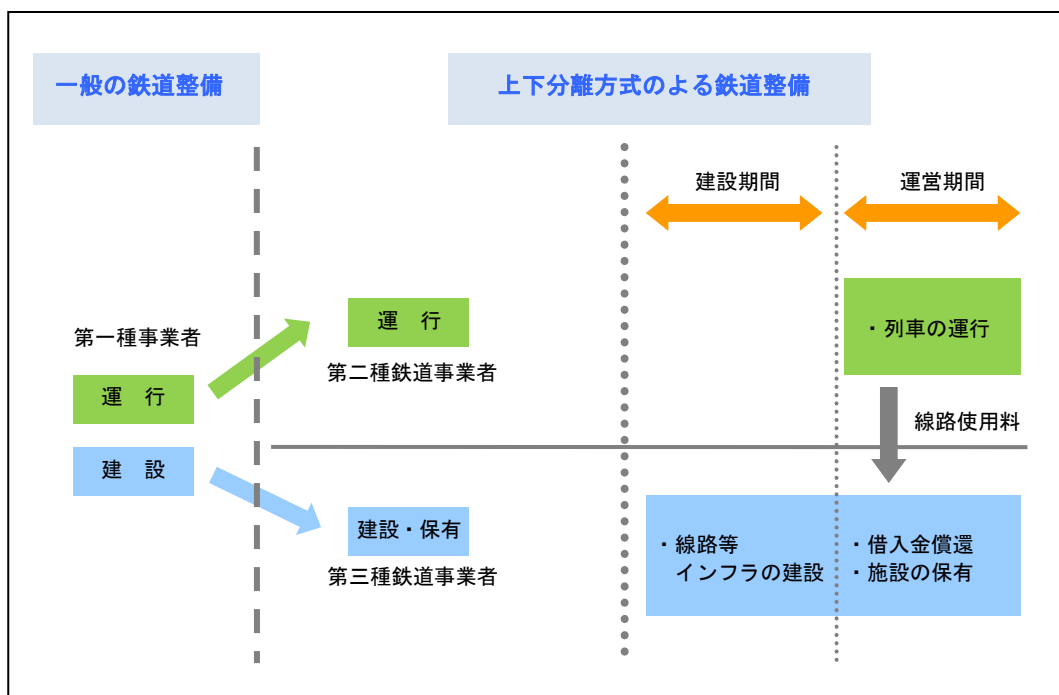


図 4-1 一般の鉄道整備と上下分離方式による鉄道整備

(3) 補助スキーム

【公営】

表 4-2 補助スキーム(公営)

(億円)

総建設費	1,380	財源			
		出資金 (地方自治体) 20.0%	補助金 (国) 25.2%	補助金 (地方自治体) 28.0%	借入金 (事業者) 26.8%
補助対象建設費	1,228	246	309	344	329
補助対象外建設費	152	30		借入金 (事業者) 80.0%	122

項目	負担者	負担額
出資金	地方自治体	276
補助金	地方自治体	344
	国	309
借入金	事業者(交通局)	451
合計		1,380

負担者	負担額
国	309
地方自治体	620
交通局	451
合計	1,380

【民営】

表 4-3 補助スキーム(民営)

(億円)

総建設費	1,261	財源				
		出資金 (地方) 10.0%	出資金 (民間) 10.0%	補助金 (国) 25.2%	補助金 (地方自治体) 28.0%	借入金 (事業者) 26.8%
補助対象建設費	1,228	123	123	309	344	329
補助対象外建設費	33	出資金 (地方) 10.0%	出資金 (民間) 10.0%		借入金 (事業者) 80.0%	27
		3	3			

【建設主体】

項目	負担者	負担額
出資金	運営主体(地下鉄新会社)	126
	地方自治体	126
補助金	地方自治体	344
	国	309
借入金	建設主体(第3セクター)	356
合計		1,261

【運営主体】

車両費を負担

項目	負担者	負担額
借入金	運営主体(地下鉄新会社)	32

負担者	負担額
国	309
地方自治体	470
建設主体(第3セクター)	356
運営主体(地下鉄新会社)	158
合計	1,293

4-2 収支採算性分析の条件

(1) 収支算定要領【公営】

表 4-4 収支算定要領(公営)

項 目		算 定 要 領										
収 入	運輸収入	推計した輸送人員に、平成 25 年度予算ベースに料金値下げを考慮し、算出した料金単価 (107.97 円) を乗じて算出した。(今里～湯里六丁目間) 【料金値下げ】 <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>現行</td> <td>H26 年 4 月</td> <td>以降</td> <td></td> </tr> <tr> <td>1 区 : 200 円</td> <td>⇒ 1 区 : 180 円</td> <td rowspan="2">} ⇒</td> <td rowspan="2">そのまま</td> </tr> <tr> <td>2 区 : 230 円</td> <td>⇒ 2 区 : 240 円</td> </tr> </table>	現行	H26 年 4 月	以降		1 区 : 200 円	⇒ 1 区 : 180 円	} ⇒	そのまま	2 区 : 230 円	⇒ 2 区 : 240 円
	現行	H26 年 4 月	以降									
	1 区 : 200 円	⇒ 1 区 : 180 円	} ⇒	そのまま								
	2 区 : 230 円	⇒ 2 区 : 240 円										
運輸雑収	今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算額を営業距離比で補正し、一定で見込んでいる。											
補助金	現行補助制度を基に算出した。											
	その他	今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算額を営業距離比で補正し、一定で見込んでいる。										
費 用	人件費	今里筋線 (井高野～今里間) の人員より延伸部の人員を推計し、全線の要員削減後の規模に補正した。 給与は公営水準 901 万円 [給料・手当・付帯]										
	動力費	今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算の車両走行キロあたり単価に車両走行キロを乗じて算出した。										
	修繕費 委託費	車両の修繕費・委託費は今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算での車両走行キロあたり単価に車両走行キロを乗じて算出し、その他の修繕費・委託費は同様に営業延日キロあたり単価に営業延日キロを乗じて算出した。										
	その他経費	今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算での営業延日キロあたり単価に毎年度の営業延日キロを乗じて算出した。										
	減価償却費	トンネル、高架、地下停、高架停、建物及び無形固定資産は定額法、その他の資産は定率法により算出した。										
	企業債利息	平成 25 年度予算ベースで 政府系、民間ともに超長期 (20 年以上) 2.8% とする。										
	その他費用	今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算額を営業距離比で補正し、一定で見込んでいる。										
	建設改良費	建設及び更新計画を基に算出。										

(2) 収支算定要領【民営】

表 4-5 収支算定要領(民営)

項 目		算 定 要 領																	
収 入	運輸収入	推計した輸送人員に、平成 25 年度予算ベースに料金値下げを考慮し、算出した料金単価 (105.39 円) を乗じて算出した。(今里～湯里六丁目間) 【料金値下げ】 <table style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>現行</td> <td>H26 年 4 月</td> <td>H27 年 10 月</td> <td>以降</td> </tr> <tr> <td>1 区 : 200 円</td> <td>⇒ 1 区 : 180 円</td> <td>⇒ { 0～1.5 km : 180 円</td> <td rowspan="4">⇒ そのまま</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>{ 1.5～3 km : 190 円</td> </tr> <tr> <td>2 区 : 230 円</td> <td>⇒ 2 区 : 240 円</td> <td>⇒ { 3～4.5 km : 220 円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>{ 4.5～7 km : 240 円</td> </tr> </table>	現行	H26 年 4 月	H27 年 10 月	以降	1 区 : 200 円	⇒ 1 区 : 180 円	⇒ { 0～1.5 km : 180 円	⇒ そのまま			{ 1.5～3 km : 190 円	2 区 : 230 円	⇒ 2 区 : 240 円	⇒ { 3～4.5 km : 220 円			{ 4.5～7 km : 240 円
	現行	H26 年 4 月	H27 年 10 月	以降															
	1 区 : 200 円	⇒ 1 区 : 180 円	⇒ { 0～1.5 km : 180 円	⇒ そのまま															
			{ 1.5～3 km : 190 円																
2 区 : 230 円	⇒ 2 区 : 240 円	⇒ { 3～4.5 km : 220 円																	
		{ 4.5～7 km : 240 円																	
運輸雑収	今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算額を営業距離比で補正し、一定で見込んでいる。 (公営と同じ)																		
補助金	現行補助制度を基に算出した。 (公営と同じ)																		
その他	今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算額を営業距離比で補正し、一定で見込んでいる。 (公営と同じ)																		
費 用	人件費	今里筋線 (井高野～今里間) の人員より延伸部の人員を推計し、全線の要員削減後の規模に補正した。 (公営と同じ) 給与は民営水準として公営の 5% カットの 856 万円 [給料・手当・付帯]																	
	動力費	今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算の車両走行キロあたり単価に車両走行キロを乗じて算出した。 (公営と同じ)																	
	修繕費 委託費	車両の修繕費・委託費は今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算での車両走行キロあたり単価に車両走行キロを乗じて算出し、その他の修繕費・委託費は同様に営業延日キロあたり単価に営業延日キロを乗じて算出した。なお、修繕費・委託費に関してはコスト削減として公営の 5% カットを見込む。																	
	その他経費	今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算での営業延日キロあたり単価に毎年度の営業延日キロを乗じて算出した。 (公営と同じ)																	
	減価償却費	トンネル、高架、地下停、高架停、建物及び無形固定資産は定額法、その他の資産は定率法により算出した。 (公営と同じ)																	
	諸税	固定資産税 1.4%、都市計画税 0.3% として算出した。 なお、鉄道関係の税制特例を適用している。																	
	法人税等	事業所税等を含む法定実行税率を 35.5% として算出した。																	
	借入金利息	関西私鉄 5 社及び J R 西日本の平均から算出した 1.65% とする。																	
その他費用	今里筋線 (井高野～今里間) の平成 25 年度予算額 (一般会計分担金を控除) を営業距離比で補正し、一定で見込んでいる。																		
建設改良費	建設及び更新計画を基に算出。																		

4-3 収支採算性分析の結果

(1) 公営の場合

表 4-6 収支採算性分析結果(公営)

損益収支	黒字転換	単年度	発散
		累積	発散
	累積最大欠損		40年目 955億円
資金収支	黒字転換	累積	発散

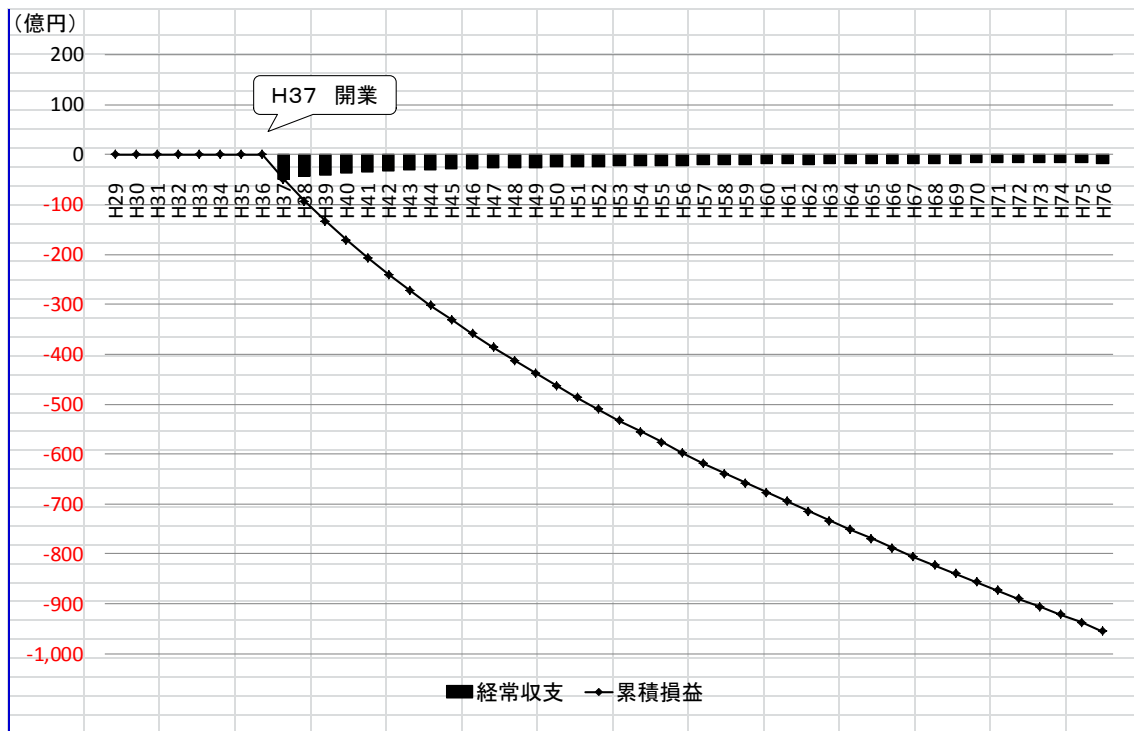


図 4-2 収支の推移(公営の場合)

(2) 民営の場合

- ・線路使用料を 13.5 億円/年で設定

表 4-7 収支採算性分析結果(民営)

事業主体			建設主体	運営主体
損益収支	黒字転換	単年度	13 年目	発散
		累積	39 年目	発散
	累積最大欠損		12 年目 57 億円	40 年目 790 億円
資金収支	黒字転換	累積	29 年目	発散

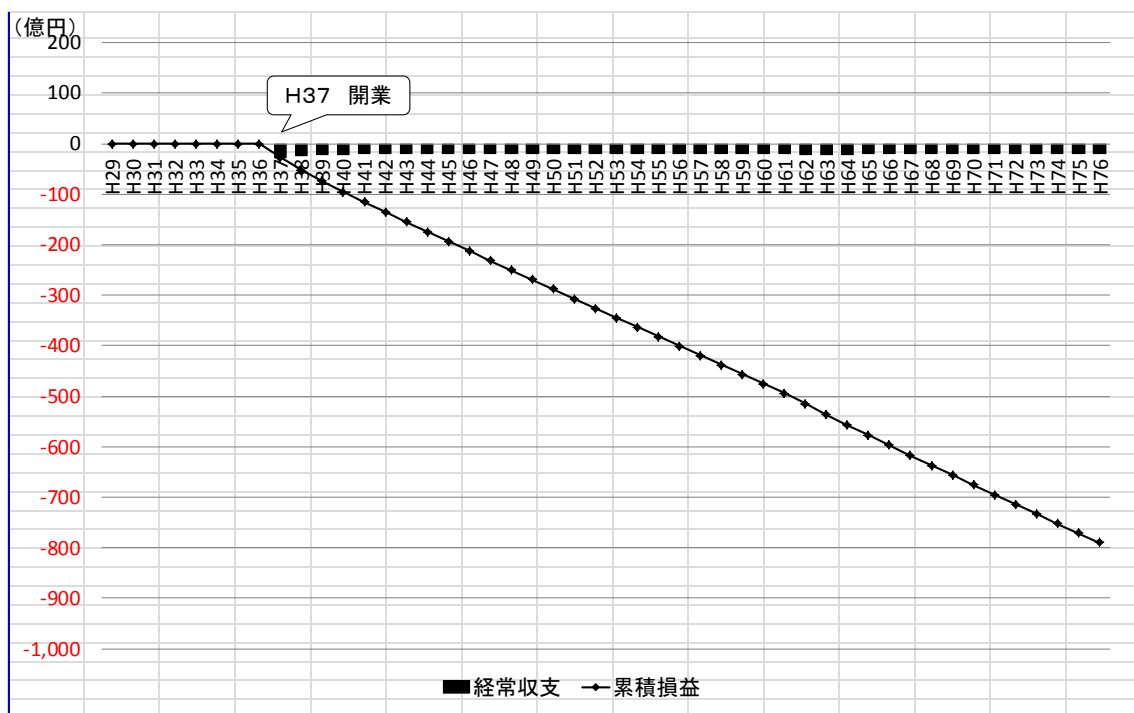


図 4-3 収支の推移(民営の場合、運営主体)