

5 事業化方策の検討

5-1 検討の視点

本検討では、条例路線の事業化に向けた検討を進めるにあたって、「財源の確保」「コストの削減」「需要の喚起・創出」の3つの取り組みの視点から、検討を行う。

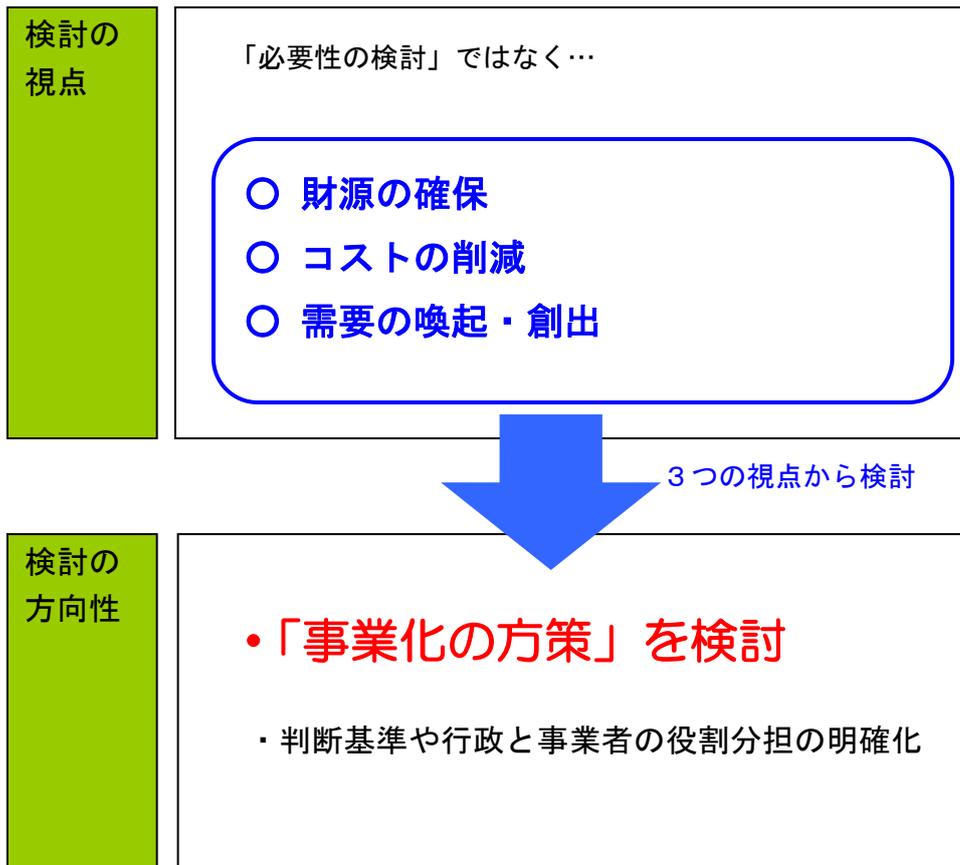


図 5-1 検討の方向性のイメージ

5-2 事業化方策の考え方

事業化方策の考え方として、具体的には、以下の内容について、整理・検討を行う。

I 支出を減らす・・・コストの削減

1 建設費を減らす

① 需要に見合ったダイヤ設定

2 運営費を減らす

① 需要に見合ったダイヤ設定

② 新線開業に伴う職員の新規採用を抑制し、経験豊富なOBを最大限活用（動力車操縦者運転免許の関係も有）

II 収入を増やす

1 建設費を補てんする・・・財源の確保

①税金で補てん※（行政負担＝住民負担）

②地下鉄株式の配当や売却益で補てん（資産の組みかえ）

③ふるさと納税や寄付金等（受益者負担）

2 運輸収入を増やす

(1) 運営費の補てん（追加補助）・・・財源の確保

①税金で補てん※（行政負担＝住民負担）

②地下鉄株式の配当や売却益で補てん（資産の組みかえ）

③地下鉄全線の収益で補てん（事業者負担＝利用者負担）

④ふるさと納税や寄付金等（受益者負担）

(2) 運賃の値上げ（利用者負担）・・・財源の確保

(3) 需要の喚起・創出

※現行では制度としてはない

I 支出を減らす・・・コストの削減

1 建設費を減らす

③ 需要に見合ったダイヤ設定

朝ラッシュ時の運転頻度を現状の今里筋線（井高野～今里間）と同様の4～5分から谷町線と同様の5分に設定することで、必要列車数が4列車から2列車となり、2列車の削減が図られる。

表 5-1 需要に見合ったダイヤ設定による費用の削減(今里～湯里六丁目間)

		公 営	民 営			
		建設・運営:交通 局	合 計	運営主体: 地下鉄新会社	建設主体: 第3セクター	
基本 ケース	総 建 設 費	1,380 億円	1,293 億円	32 億円	1,261 億円	
	内 訳	直接工事費	1,124 億円	1,124 億円	28 億円	1,096 億円
		消 費 税	111 億円	111 億円	3 億円	108 億円
		総 係 費	112 億円	42 億円	1 億円	41 億円
		建 設 利 息	33 億円	16 億円	—	16 億円
備考:キロ当たり建設費	[206 億円/km]	[193 億円/km]	—	—		
コスト 削減後	総 建 設 費	1,363 億円	1,277 億円	16 億円	1,261 億円	
	内 訳	直接工事費	1,110 億円	1,110 億円	14 億円	1,096 億円
		消 費 税	109 億円	109 億円	1 億円	108 億円
		総 係 費	111 億円	42 億円	1 億円	41 億円
		建 設 利 息	33 億円	16 億円	—	16 億円
備考:キロ当たり建設費	[203 億円/km]	[191 億円/km]	—	—		

コスト削減額	公営: 約 17 億円
	民営: 約 16 億円

表 5-2 需要に見合ったダイヤ設定による費用の削減(整備区間の変更)

		民 営			
		合 計	運営主体： 地下鉄新会社	建設主体： 第3セクター	
今里～杭全 (約3.6 km)	総建設費	687億円 (16億円)*1	0億円 (16億円)*1	687億円	
	内 訳	直接工事費	597億円	0億円※2	597億円
		消費税	59億円	—	59億円
		総係費	23億円	—	23億円
		建設利息	8億円	—	8億円
備考：キロ当たり建設費		[191億円/km]	—	—	
今里～長居 (約9.0 km)	総建設費	1,741億円 (16億円)*1	32億円 (16億円)*1	1,709億円	
	内 訳	直接工事費	1,518億円	28億円	1,490億円
		消費税	150億円	3億円	147億円
		総係費	58億円	1億円	57億円
		建設利息	15億円	—	15億円
備考：キロ当たり建設費		[193億円/km]	—	—	

※1 コスト削減額

※2 車両購入発生せず

2 運営費を減らす

① 需要に見合ったダイヤ設定

朝ラッシュ時の運転頻度を現状の今里筋線（井高野～今里間）と同様の4～5分から谷町線と同様の5分に設定することで、必要列車数が4列車から2列車となり、2列車の削減が図られる。

コスト削減額	公営：約1.4億円/年、民営：約1.3億円/年
--------	-------------------------

② 新線開業に伴う職員の新規採用を抑制し、経験豊富なOBを最大限活用（動力車操縦者運転免許の関係も有）

コスト削減額	公営：約4.7億円/年、民営：約4.2億円/年
--------	-------------------------

Ⅱ 収入を増やす

1 建設費を補てんする・・・**財源の確保**

【検討ケース】

現行の補助スキームに基づき本来建設主体が負担すべき建設費を、仮に補助スキーム外の補助金等により負担することで、結果として運営主体の線路使用料負担を 0 とした場合を検討する。

【財源の考え方】

- ① 税金で補てん※（行政負担＝住民負担）
- ② 地下鉄株式の配当や売却益で補てん（資産の組みかえ）
- ③ ふるさと納税や寄付金等（受益者負担）

※現行では制度としてはない

【事例】

●堺市におけるふるさと納税制度

堺市は、ふるさと納税の納税先の 1 つとして、公共交通活性化促進基金を設立した。基金は、堺市内の公共交通機関の利便性向上に関する取り組みを支援するために活用されており、平成 24 年には低床式車両（堺トラム）が導入されている。

また寄付を促進するための特典も設定されており、車内の金属プレートに氏名を提示する等、様々な取り組みが行われている。



図 5-2 基金を活用して導入された低床式車両

表 5-3 堺市におけるふるさと納税に関する特典

金額	特典（ふるさと納税）
3,000円から1万円未満	低床式車両見学会
1万円から3万円未満	低床式車両見学会 堺市特産品等をカタログから贈呈
3万円から10万円未満	低床式車両見学会 堺産品等をカタログから贈呈 車内に氏名掲示（金属プレート）※希望者のみ
10万円から100万円未満	低床式車両見学会 堺市特産品等をカタログから贈呈 車内に氏名掲示（金属プレート）※希望者のみ
100万円以上	低床式車両見学会 堺市特産品等をカタログから贈呈 車内に氏名掲示（金属プレート）※希望者のみ

●富山LRT電停における記念プレートの設置

富山市LRTでは、各電停に対してベンチを整備するための寄付金を市民や企業から募り、その特典として、寄付者のメッセージや氏名が記入されたプレートを各ベンチに設置した。

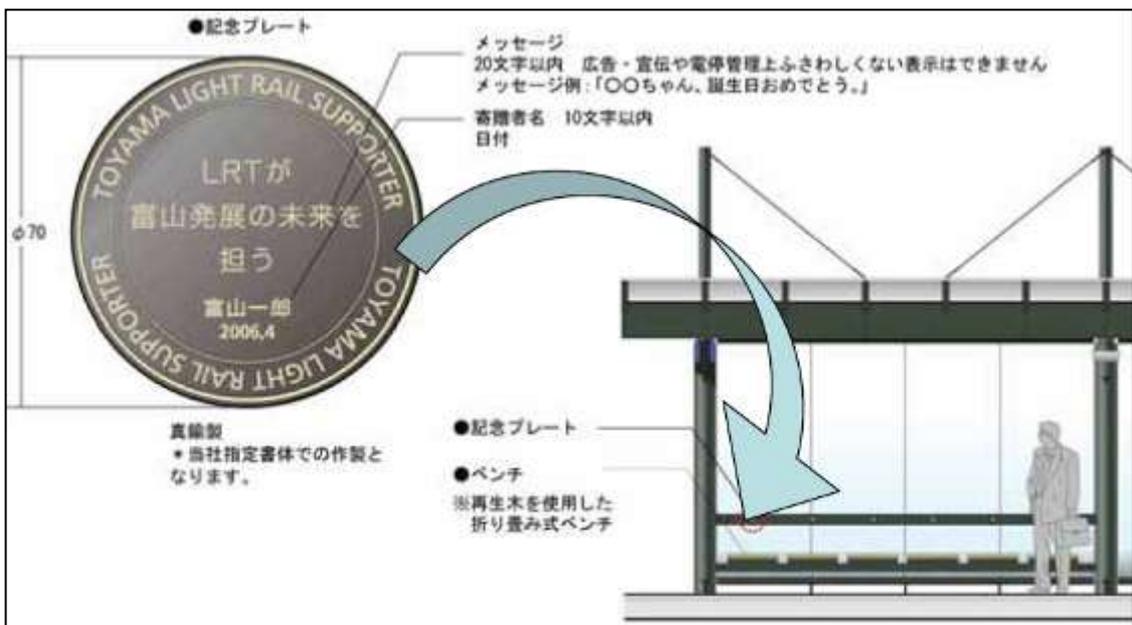


図 5-3 富山LRTにおける記念プレートの設置

●その他

過去の鉄道整備もしくは関連施設の整備に関して、利用者・事業者・国・自治体以外の受益者からの負担が行われた事例も存在する。

これらの事例について整理する。

表 5-4 整備費用の一部を負担した施設及び対象駅

対象駅	費用を負担した周辺施設
東北福祉大前駅	東北福祉大学（学校法人 梅檀学園）
JR 天神川駅	ダイヤモンドシティ・ソレイユ
桂川駅	麒麟ビール

【周辺事業者等の協力の参考事例①】JR山陽本線 天神川駅

JR山陽本線の天神川駅は、平成16年3月13日に開業した。ほぼ同時期の平成16年3月24日に、駅付近北側の旧麒麟ビール広島工場跡地に大規模商業施設であるダイヤモンドシティ・ソレイユがオープンした。

駅はダイヤモンドシティ・ソレイユへの最寄り駅として、設置費用の負担が行われた。



天神川駅周辺図

【周辺事業者等の協力の参考事例②】 J R 仙山線 東北福祉大前駅

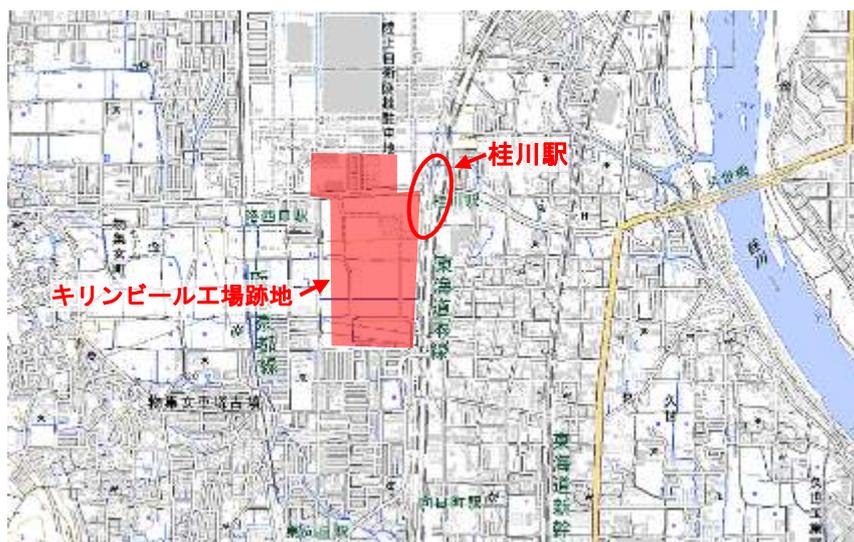
J R 仙山線の東北福祉大前駅は、平成 19 年 3 月 18 日に開業した。
隣接地に東北福祉大学のステーションキャンパスが同時期にオープンし、大学への最寄り駅として、一体的な整備を行い、東北福祉大学が事業費を負担した。



東北福祉大前駅周辺図

【周辺事業者等の協力の参考事例③】 J R 東海道線 桂川駅

桂川駅は京都市南区の麒麟ビール工場跡地に、平成 20 年に開業した駅で、麒麟ビールの工場跡地に建設された。駅舎の整備費用については、麒麟ビールと J R 西日本の共同出資によるもので、麒麟ビールとしては、工場跡地の付加価値向上を目的として、費用の一部を負担している。



桂川駅周辺図

2 運輸収入を増やす

(1) 運営費の補てん（追加補助）・・・**財源の確保**

【検討ケース】

運営費の補てんとして、運営主体が負担すべき線路使用料を 0 とした場合の検討を行う。

【財源の考え方】

①税金で補てん※（行政負担＝住民負担）

②地下鉄株式の配当や売却益で補てん（資産の組みかえ）

③地下鉄全線の収益で補てん（事業者負担＝利用者負担）

プール制による内部補助の考え方であり、結果として、値下げやサービス改善などを享受すべき他の路線の利用者が負担することになる。

内部補助を前提とした整備は、新線整備のリスクをすべて鉄道事業者が負うこととなり、持続的な地下鉄の維持・運営を大きく妨げるおそれがあることから、望ましくない。

④ふるさと納税や寄付金等（受益者負担）

※現行では制度としてはない

(2) 運賃の値上げ（利用者負担）・・・**財源の確保**

【検討ケース】

京阪中之島線や阪神なんば線と同様に 60 円加算とした場合の検討を行う。

【財源の考え方】

運賃の値上げによる利用者負担の方法としては、以下の 2 種類が考えられる。

表 5-5 利用者負担の方法の検討

利用者負担の方法	詳細
(a) 全線の運賃値上げ	・ 地下鉄全線の運賃を改定し、全ての地下鉄利用者から負担を頂く
(b) 加算運賃の適用	・ 新線区間に加算運賃を適用し、新線区間の利用者から応分の負担を頂く

このうち、(a)については、新線区間以外の利用者からも負担を頂くものであることから、いわゆるプール制による内部補助の考え方と同じである。

よって、負担方法としては、(b)の加算運賃についてのみ、検討を行うこととする。

【事例】

大手私鉄の新線整備では、加算運賃を採用することで、新線の利用者が応分の負担をするような運賃体系がとられている事例がある。

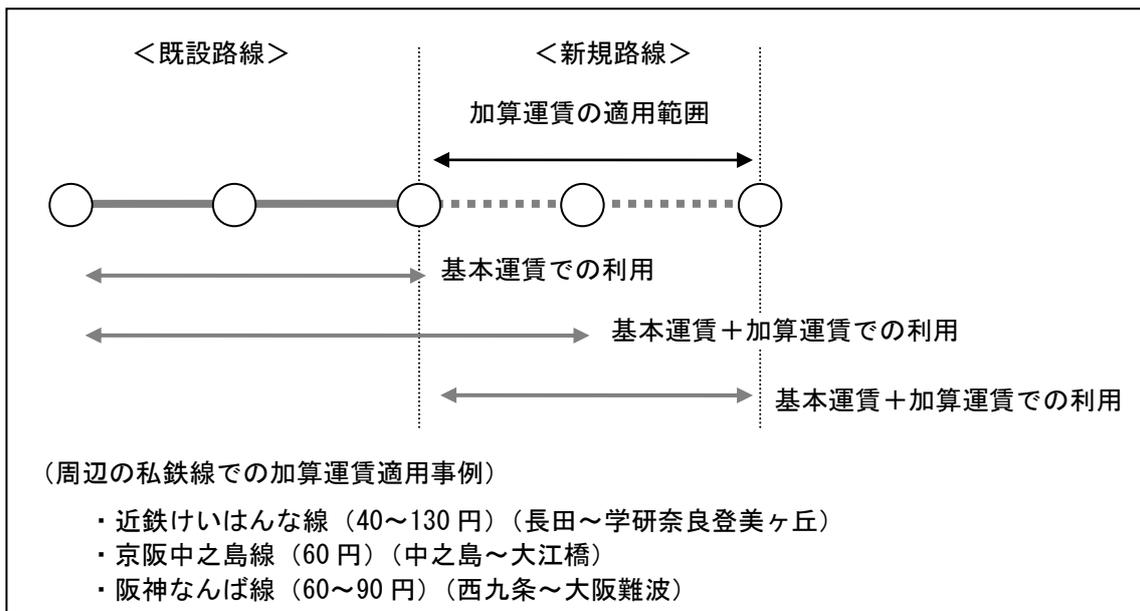


図 5-4 新規路線に対する加算運賃を適用事例

(3) 需要の喚起・創出

【検討ケース】

需要の喚起・創出により、約3千人（約10%）の需要増加を見込んだ検討を行う。

【考え方】

地下鉄の整備後には、利用者数が定着するまでには十分な時間が必要である。その理由としては、新線に関する情報が市民に「十分」に認知されることに時間を要すること・定期券の買い換えまでは既存の経路を利用することなどの短期的な理由や、沿線の開発の進捗やそれに伴う人の入れ替わりなどの長期的なものもあり、数年かけて利用者数の定着は進捗していくのが普通である。

すなわち、地下鉄整備は沿線の活性化に寄与する一方で、その他の地域においては、相対的に活力の低迷が生じ、生野区などの鉄道不便地域となっている地域は、まさにそのような傾向が生じつつあると考えられる。

さらには、沿線活力の低迷により、人口減少が進むと、採算性確保のための輸送需要の達成が遠ざかり、その結果さらに人口減少が進むなどと言った、負のスパイラルに陥ることも考えられることから、このような状況に対応するためには、沿線活力を向上させるための一時的な方策を実施することが考えられる。

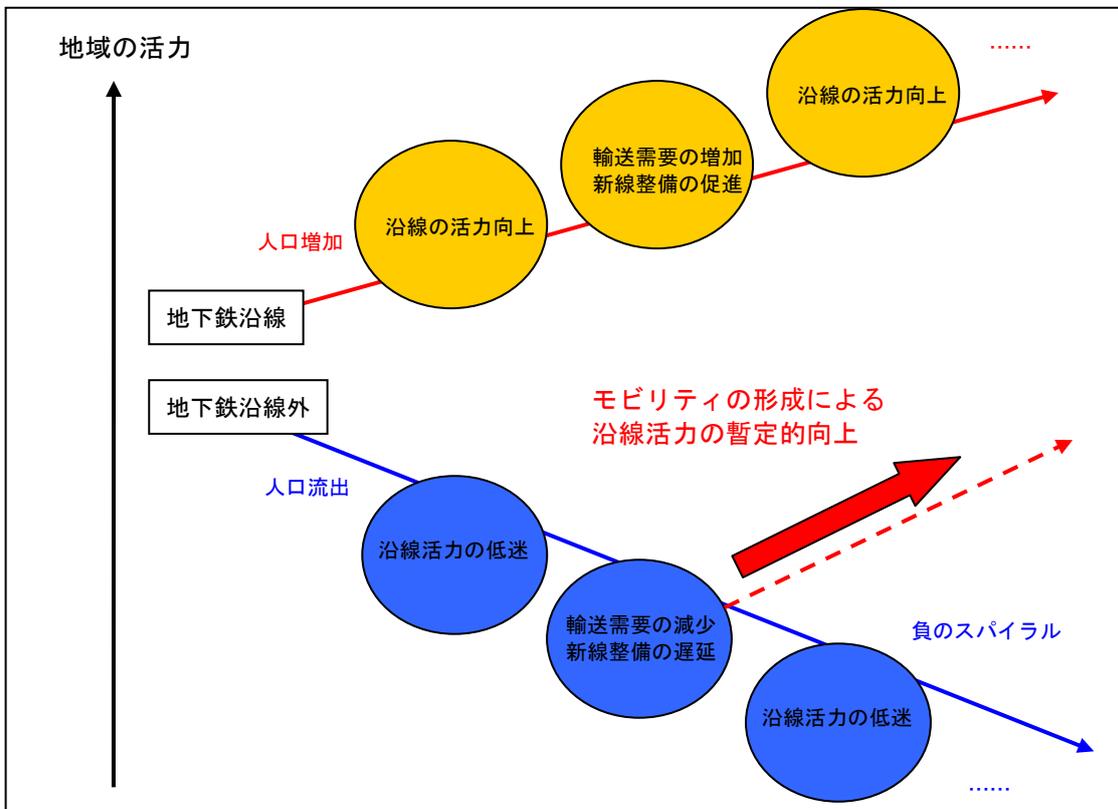


図 5-5 モビリティの形成による沿線活力の暫定的向上イメージ

特に地下鉄整備に向けた負のスパイラルへの対応策ならびに、活性化策としては、地下鉄整備後の定着が短期的に進むような、「地下鉄整備に類する暫定的な交通システム」が考えられる。

この交通システムとしては、LRTやBRTが考えられるが、ここで都市交通システムのそれぞれの機種の機能について整理する。

■都市交通システムの機能

	主な特徴	導入の適地例	建設費 (億円/km)	表定速度 (km/h)
LRT	・既にある信号・運行システムが利用できる。軽便・容易な完成されたシステムである。	・街路に導入空間がある場合には、都市内幹線交通として適する。新規に開発される大規模ニュータウンの幹線鉄道駅からのアクセス交通に適する。	33	20～25
BRT	・バスと比較して、輸送力・定時制・速達性が改善される。	・街路に導入空間がある場合には、バス交通の改善効果（定時制・速達性）が大きく、適する。	3	20
バス	・固定設備がほとんど不要。 ・柔軟な路線対応が可能。 ・少量から中量まで対応可能	・大都市における鉄道・地下鉄網を補完する交通機関として機能する。道路整備が十分であれば、地方中核都市の主要交通機関としても適する。	- (固定設備はほとんど不要)	12
新交通システム	・完全自動運行システムによる無人運転も導入されている。	・地下鉄ほどではないが、バスでは対応できないほどの需要がある場合、都市内基幹交通として適する。ただし、運営経費が高いため、経費に見合うだけの一定量以上の需要が必要。	65～165	27
リニア地下鉄	・断面が小さいので、在来型地下鉄に比べて建設費が安くできる。 ・急カーブ、急勾配に対応可能。 ・保守が容易。	・在来地下鉄ほどではないが、大都市圏において大量の需要がある場合に適する。 ・現状では地下に導入されているが高架にも対応可能。	200～ 210	34

※「新しい都市交通システム-21世紀のよりよい交通環境をめざして 都市交通研究所著 山海堂」をもとに作成

※BRTは、専用道や基幹バス、連節バス、高架軌道とタイプが分かれるが、基幹バスの値を使用している。

図 5-6 LRT・BRTの適応範囲(概念図)

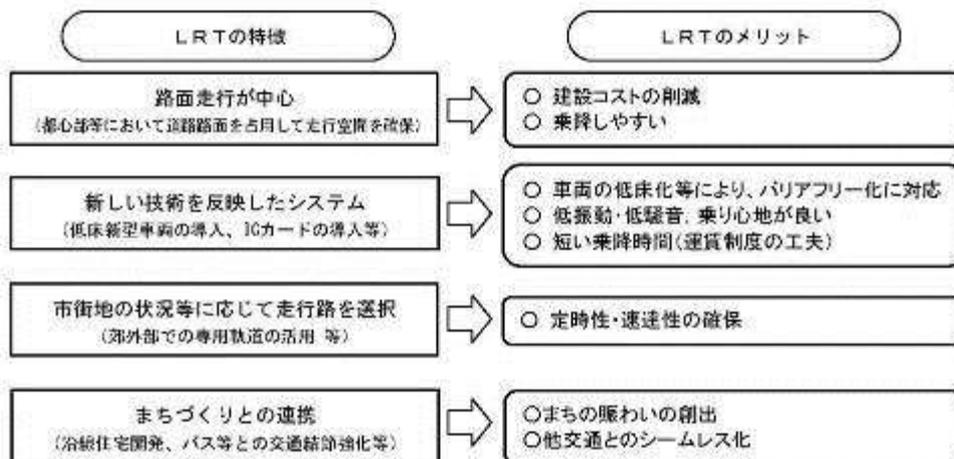
資料：「新しい都市交通システム-21世紀のよりよい交通環境をめざして」及び「運輸と経済（2004-12）高速輸送バスシステム・BRT導入の新たな展開」をもとに作成



【事例】

① LRT

LRT (Light Rail Transit)は、従来の路面電車から走行空間、車両性能を向上させた、高い速達性、定時性、輸送力等を持つ、人と環境に優しい次世代型の軌道交通システムであり、まちづくりとの連携等により沿線市街地の活性化にも寄与するとして、注目を集めている。



資料：国土交通省資料

図 5-7 LRT の特徴とメリット

■導入事例：富山市

富山市では、利用者の減少が続いていたJR富山港線を、日本初の本格的LRTとして整備し、平成18年4月29日に開業した。LRTの整備に当たっては、低床車両導入と併せて、停留場の新設及びバリアフリー化、運行ダイヤの改善、ICカードの導入、沿線地区の駅アクセス改善やまちづくり事業、沿線居住の推進等を行った。その結果、通勤や観光での利用が増加し、平日、休日とも2倍以上の利用者数となっている。



資料：富山市HP

■導入事例：ストラスブール市（フランス）

ストラスブールは人口約 25 万人（広域都市圏共同体で約 43 万人）規模の都市である。1988 年時点の通勤交通の機関分担率は自動車 73%、公共交通 11%であり、公共交通利用率が比較的低い都市であったことに加え、都市中心部の道路交通のうち約 40%が通過交通を占めるなど、中心市街地の衰退や環境悪化を課題として抱えていた。

それに対し、自動車交通の抑制に向けた中心市街地の交通規制の見直しと一体となって、LRT が 1994 年に新設された。

導入に当たっては、中心部では交通規制の見直しにより創出された既存の道路空間の活用や、郊外部では車線の源泉や道路横断構成の見直しなどにより空間が確保された。また、車両や電停のトータルデザイン、鉄道駅との結節に配慮した構造、LRT とバスの同一ホーム乗り換え、パークアンドライドなどの取り組みが行われている。



資料：国土交通省資料

■導入計画：宇都宮市（栃木県）

宇都市都市圏では、以下の課題に対応するための方策として、平成 9 年度から LRT 導入が検討されている。

- ・安全な交通環境と高齢者等の移動手段の確保
- ・環境への負荷が少ない社会の実現
- ・中心市街地の活性化
- ・宇都宮東部地域の渋滞緩和
- ・新たな都市軸の形成
- ・県央地域の公共交通ネットワークの充実

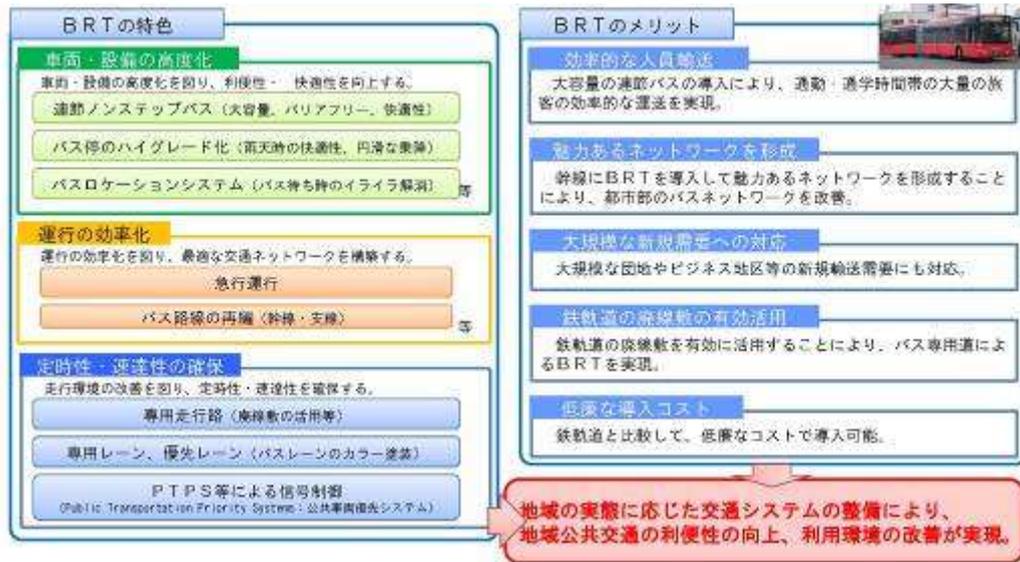


資料：国土交通省資料

② BRT

BRT (Bus Rapid Transit) は、連結バス、PTPS (公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次機能を備えたバスシステムである。

<BRTの特徴とメリット>



<BRTに期待される役割>



資料：国土交通省資料

図 5-8 BRTの特徴と期待される役割

■導入事例：岐阜市（岐阜県）

岐阜市では、バスの放射状 8 幹線と市内循環線を BRT 化することにより、JR 岐阜駅を中心に半径 10km 圏内を 30 分到達圏内とできるような利便性の高い公共交通の実現を目指している。その第一歩として、平成 23 年 3 月に首都圏以外の都市として初めて連節バス（清流ライナー）を導入した。これにより、JR の駅でのバス待ち滞留が大幅に解消され、利用者も 25%増加するなどの効果があった。また、今年、新たに市内を巡回する路線で導入実験を行ったところ、この連節バスに乗るために観光に訪れる人が増えるなど、公共交通の新たな可能性も生み出している。



資料：岐阜市 HP

■導入事例：名古屋市（愛知県）

名古屋市では、市バスのかかえる問題点解決や、その活性化を図ることを目的として、昭和 54 年より、基幹バスが運行されている。基幹バスは、①道路中央の専用バスレーン、②専用優先信号、③地下鉄並みの停留所間隔と表定速度 25km/h、④大型、低床、多扉で快適性の高いバス車両、⑤乗り換え抵抗の少ない施設・料金体系とすることなどを理念としたシステムで、現在、東郊線・新出来町線の 2 路線が運行されている。



資料：名古屋市交通局 HP および国土交通省 HP

■導入事例：クリチバ（ブラジル・パラナ州）

クリチバ市は1970年代に現在で言う集約型都市構造をなすマスタープランを策定し、それに基づき、5本の開発軸を設定した。開発軸は並行する3本の道路（一方通行の幹線道路2本とバス専用道路を中央に配した4車線道路1本）からなる線状空間で、開発軸上のみ高密度な複合用途開発が認められる。

これら5軸にバス専用道を基幹とする交通ネットワークを形成するとともに、都市計画の点からも交通軸線上に高度な土地利用を達成した先導的な環境都市である。また交通分野だけでなく環境対策などをパッケージで行い複数分野間での連携による持続可能な都市を実践した世界でも稀有な都市である。

実質的に世界で始めてBRTを導入し、中心地区から5方向に設定された開発軸上のバス専用道路で大量輸送できる幹線バス輸送システムを実現した。需要が増加した1992年以降順次システムを高度化し、現在では、3連節バス、運賃事前収受、かさ上げチューブ型バス停を組み合わせて、ピーク時片方向15,000人以上を輸送できる。一般市街地走行の支線バスや環状路線と組み合わせたRIT（統合ネットワーク）になっており、乗継は追加運賃なしで何度でもできる。

特に同市のBRTの特徴は、幹線道路は中央のバス専用レーンを挟み両側に一般車の一方通行の道路が伸び、バスレーンと一方通行路の間の土地は、道路周辺の土地と併せて、容積率をアップし、道路やその他の公共施設整備、または土地利用のゾーニングのために収用した土地との交換用地としたものである。このため高層の建物が幹線道路及びその周辺に集中し、交通利便性の向上、商業、ビジネス地域の集積を生むことに成功している。



資料：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP

■導入事例：気仙沼市、南三陸町、登米市（宮城県）

「第5回J R気仙沼線復興調整会議（平成24年5月7日事務局東北運輸局）において津波により甚大な被害を受けた気仙沼線の復旧に係る当面の措置として、BRTによる「仮復旧」を行うことで、J R東日本及び沿線自治体間で合意。平成24年8月20日より暫定的なサービスを開始し、12月22日から本格運行開始。

- | | |
|--|------------------------|
| 【運行開始】 平成24年12月22日 | 【導入台数】 20台（新車18台、中古2台） |
| 【運行事業者】 東日本旅客鉄道株 | 【その他】 バスロケーションシステム導入 |
| 【運行区間】 柳津～気仙沼 約55km（うち専用道区間11.6km）所要約2時間 | |
| 【運行車両】 日野自動車製優良ハイブリッドバス
（全長）10.92m
（定員）77名 | |

【主な導入効果・特徴】

- ・鉄道運休中の柳津～気仙沼間（約55km）の約6割を専用道化する予定
- ・運行便数は震災前（鉄道）の約1.5倍～3倍程度
- ・沿線高校生など地元の要望を踏まえ、増便等ダイヤ改正、駅（停留所）の新設・移設
- ・J R東日本が事業主体（道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車運送事業者）となる（J R東日本としては初）



駅（停留所）に設置されたバス・ロケーションシステム



バス・ロケーションシステム（携帯電話からも確認可能）



柳津駅（停留所）



沿線「ゆるキャラ」のラッピング

5

資料：国土交通省資料

■導入事例：日立市（茨城県）

平成17年3月に廃線となった日立電鉄線の跡地に専用の走行空間を整備し、これを活用しながら日立市が平成25年3月25日から運行を開始した交通システムである。



資料：日立市HP



資料：一般財団法人 計量計画研究所

■導入計画：新潟市（新潟県）

都心アクセス軸を強化し、乗り換えの便利な交通結節点で連携を図るとともに、都心部の主要拠点間を連絡する基幹公共交通軸においてサービスレベルの高い新たな交通システムの導入を推進している。



資料：国土交通省資料

5-3 事業化方策の検討に係る収支採算性の検討

ケース設定の考え方

【輸送需要】

- ・基本ケース：需要予測に基づく（事業化を見据えた需要の考え方）
- ・感度分析ケース：予測年次（平成42年度）で一定

【収支算定】

- ・基本ケース：現行の補助スキームに基づく
（営業主体がインフラ部分の資金負担を負う）
- ・感度分析ケース：相当の支援措置を講じる
（仮に営業主体がインフラ部分の資金負担を負わないとした場合）
＝現行の補助スキームに基づき本来建設主体が負担すべき建設費を、仮に補助スキーム外の補助金等により負担することで、結果として運営主体の線路使用料負担を0とした場合

	Iの場合	IIの場合	IIIの場合
輸送需要	基本ケース		感度分析ケース
収支算定	基本ケース	感度分析ケース	
備考	事業の補助採択や特許・免許の際の考え方に相当	事業化方策の一つ（線路使用料=0）	国の答申路線（地交審答申第8号）の考え方に相当

《国の答申路線（近畿地方交通審議会答申第8号）の考え方について》

- ・一定の条件設定の下に、輸送需要を算定（予測年次で一定）
- ・施設整備について相当の支援措置を前提（営業主体がインフラ部分の資金負担を負わない）
- ・費用対効果が1を超えるもので、かつ、採算性が確保される路線（40年で累積が黒字転換）

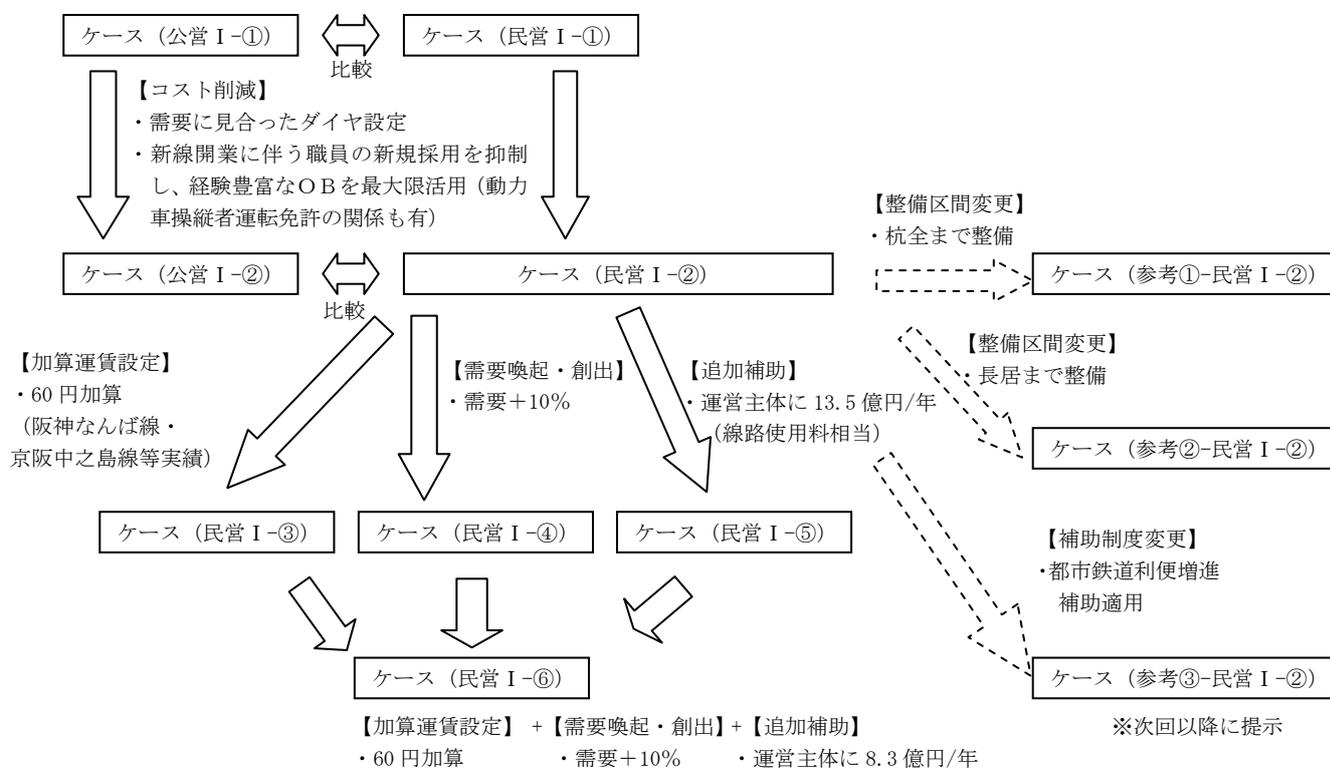


- ・整備する意義がある路線
- ・このような支援措置が講じられなければ具体化することは困難であることに注意

【事業化方策】

- ① 基本ケース
- ② コスト削減ケース
- ③ コスト削減+加算運賃ケース
- ④ コスト削減+需要喚起ケース
- ⑤ コスト削減+追加補助ケース
- ⑥ コスト削減+複合方策ケース

(ケース I の場合)



5-4 事業化方策の検討に係る収支採算性の検討結果

(1) ケース I 輸送需要：基本ケース、収支算定：基本ケース

公 営 I			公営 I-①	公営 I-②
			基本ケース	コスト削減 建設費約 17 億円 運営費約 6.1 億円/年
事業主体			公営	公営
損益 収支	黒字転換	単年度	発散	発散
		累積	発散	発散
	累積最大欠損		40 年目 955 億円	40 年目 712 億円
資金 収支	黒字転換	累積	発散	発散
	現行スキームに基づく地方負担		620 億円	616 億円
スキーム外の地方負担(40 年累計)			0 億円	
計			620 億円	616 億円

- ※ 1：運営主体の累積損益が 40 年以内に黒字化するために必要な加算運賃（民営 I：187 円）
- ※ 2：運営主体の累積損益が 40 年以内に黒字化するために必要な需要増
- ※ 3：運営主体の累積損益が 40 年以内に黒字化するために必要な追加補助
- ※ 4：寄付金等の財源も考えられるが、ここでは全額地方負担と仮定する。（現行では制度としてはない）

民 営 I			民営 I-①	民営 I-②	民営 I-③	民営 I-③'	民営 I-④	民営 I-④'	民営 I-⑤	民営 I-⑤'	民営 I-⑥	参考①- 民営 I-②	参考②- 民営 I-②			
			基本ケース		コスト削減 建設費約 16 億円、運営費約 5.5 億円/年									コスト削減 建設費約 16 億円、 運営費約 3.1 億円/年	コスト削減 建設費約 16 億円、 運営費約 7.3 億円/年	
事業主体			建設主体	運営主体	運営主体	運営主体	運営主体	運営主体	運営主体	運営主体	運営主体	建設主体	運営主体	建設主体	運営主体	
線路使用料			13.5 億円/年									7.6 億円/年		18.3 億円/年		
損益 収支	黒字転換	単年度	13 年目	発散	発散	発散	30 年目	発散	30 年目	発散	30 年目	30 年目	13 年目	発散	13 年目	発散
		累積	39 年目	発散	発散	発散	14 年目	発散	19 年目	発散	33 年目	19 年目	39 年目	発散	40 年目	発散
	累積最大欠損		12 年目 57 億円	40 年目 790 億円	40 年目 570 億円	40 年目 384 億円	3 年目 15 億円	40 年目 524 億円	3 年目 9 億円	40 年目 30 億円	4 年目 9 億円	3 年目 11 億円	12 年目 33 億円	40 年目 395 億円	12 年目 84 億円	40 年目 750 億円
資金 収支	黒字転換	累積	29 年目	発散	発散	発散	9 年目	発散	21 年目	発散	24 年目	9 年目	29 年目	発散	29 年目	発散
	現行スキームに基づく地方負担			470 億円									256 億円		639 億円	
スキーム外の地方負担(40 年累計)			0 億円						540 億円	580 億円	332 億円	0 億円		0 億円		
計			470 億円						1010 億円	1050 億円	802 億円	256 億円		639 億円		

(2) ケースⅡ 輸送需要：基本ケース、収支算定：感度分析ケース

公 営Ⅱ			公営Ⅱ-①	公営Ⅱ-②				
			基本ケース	コスト削減 建設費約 17 億円 運営費約 5.9 億円/年				
事業主体			公営					
損益 収支	黒字転換	単年度	発散	発散				
		累積	発散	発散				
	累積最大欠損		40 年目 309 億円	40 年目 75 億円				
資金 収支	黒字転換	累積	発散	発散				
現行スキームに基づく地方負担			620 億円	616 億円				
スキーム外の地方負担(40年累計)			648 億円 ^{※4} (16.2 億円/年×40 年相当)					
計			1268 億円	1264 億円				
民 営Ⅱ			民営Ⅱ-①	民営Ⅱ-②	民営Ⅱ-③'	民営Ⅱ-④'	民営Ⅱ-⑤'	
			基本ケース	コスト削減 建設費約 16 億円、運営費約 5.5 億円/年				
			—	新線加算運賃 20 円 ^{*1}	需要 約 3 千人/日増 ^{*2} (約 10%増)	追加補助 ^{*4} 1.0 億円/年 ^{*3}		
事業主体			運営主体					
線路使用料			0 億円/年					
損益 収支	黒字転換	単年度	発散	発散	27 年目	29 年目	30 年目	
		累積	発散	発散	12 年目	19 年目	33 年目	
	累積最大欠損		40 年目 250 億円	40 年目 30 億円	3 年目 8 億円	3 年目 9 億円	4 年目 9 億円	
資金 収支	黒字転換	累積	発散	発散	5 年目	6 年目	24 年目	
現行スキームに基づく地方負担			470 億円					
スキーム外の地方負担(40年累計)			540 億円 ^{※4} (13.5 億円/年×40 年)				580 億円 ^{※4} (14.5 億円/年×40 年)	
計			1010 億円				1050 億円	

※1：公営及び民営の運営主体の累積損益が 40 年以内に黒字化するために必要な加算運賃（民営Ⅱ：12 円）

※2：運営主体の累積損益が 40 年以内に黒字化するために必要な需要増

※3：運営主体の累積損益が 40 年以内に黒字化するために必要な追加補助

※4：寄付金等の財源も考えられるが、ここでは全額地方負担と仮定する。（現行では制度としてはない）

(3) ケースⅢ 輸送需要：感度分析ケース、収支算定：感度分析ケース

公 営Ⅲ			公営Ⅲ-①	公営Ⅲ-②
			基本ケース	コスト削減 建設費約 17 億円 運営費約 5.9 億円/年
事業主体			公営	
損益 収支	黒字転換	単年度	発散	発散
		累積	発散	発散
	累積最大欠損		40 年目 266 億円	40 年目 32 億円
資金 収支	黒字転換	累積	発散	発散
現行スキームに基づく地方負担			620 億円	616 億円
スキーム外の地方負担(40 年累計)			648 億円*1 (16.2 億円/年×40 年相当)	
計			1268 億円	1264 億円
民 営Ⅲ			民営Ⅲ-①	民営Ⅲ-②
			基本ケース	コスト削減 建設費約 16 億円 運営費約 5.5 億円/年
事業主体			運営主体	
線路使用料			0 億円/年	
損益 収支	黒字転換	単年度	発散	27 年目
		累積	発散	36 年目
	累積最大欠損		40 年目 207 億円	6 年目 14 億円
資金 収支	黒字転換	累積	発散	29 年目
現行スキームに基づく地方負担			470 億円	
スキーム外の地方負担(40 年累計)			540 億円*1 (13.5 億円/年×40 年)	
計			1010 億円	

※1：寄付金等の財源も考えられるが、ここでは全額地方負担と仮定する。(現行では制度としてはない)