

7 総括

7.1 検討対象路線

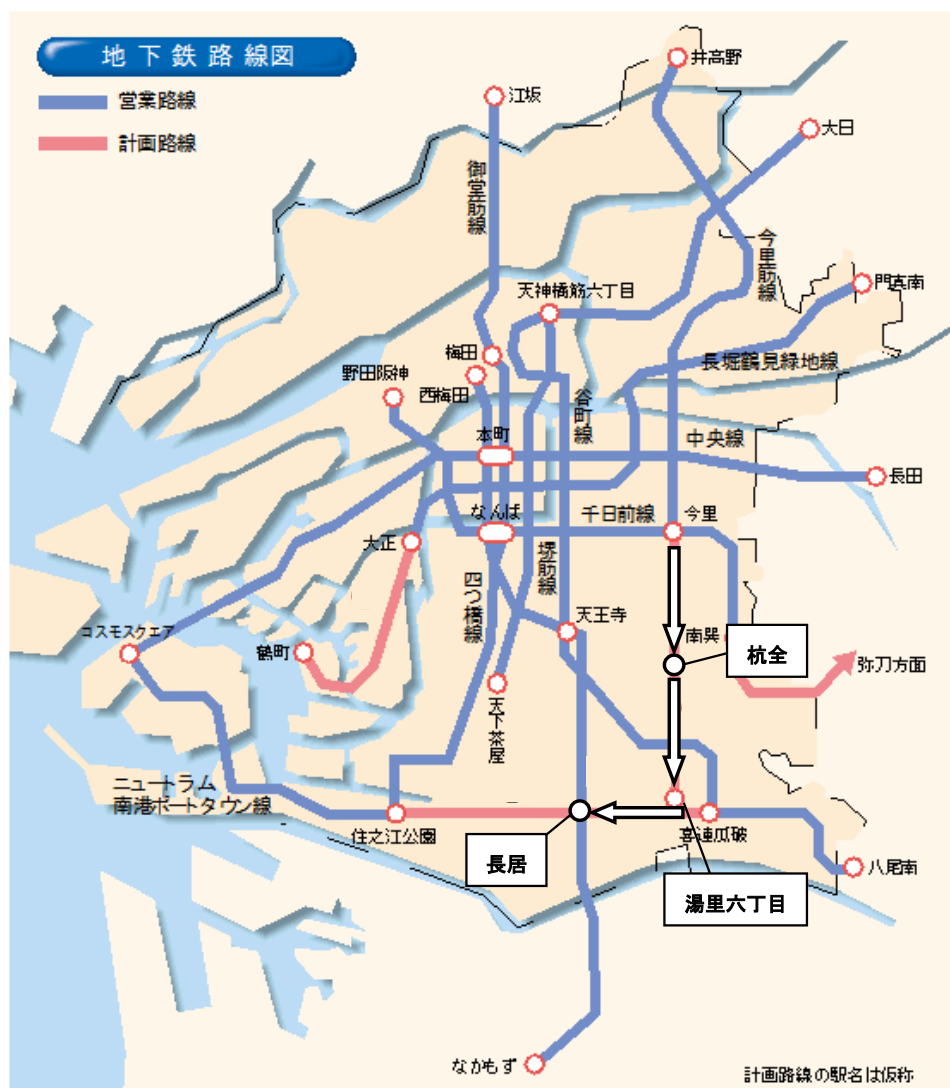


図 7-1 検討対象路線

7.2 需要予測

(1) 基本的な考え方

- ◆国立社会保障・人口問題研究所（社人研）が平成 22 年度までの国勢調査実績等を基に、市区町村別に推計した平成 27～52 年度（5 年毎）の将来人口等を用いて需要を予測。
- ◆平成 24 年度に実施した今里筋線（井高野～今里間）の事後評価を踏まえ、平成 37 年度開業で 5 年後の平成 42 年度に需要が定着するものとして、平成 42 年度を予測年次とする。
- ◆なお、予測値は平日一日当たりの交通調査実績値ベースとなるので、年間の一日平均となる決算値ベースとは異なることから、各年度の交通調査値と決算値から換算係数を作成し、予測値を決算値ベースに換算して収支算定に用いる。

◆平成 37～42 年度は、需要の定着を考慮したモデル式（H16 年度国土交通省調査）により算定する。

◆平成 42～52 年度は、社人研の将来人口の減少に相関して推移、平成 52 年度以降は一定とする。

[平成 52 年度以降は需要を一定とすることの妥当性]

- ① 社人研の将来人口は出生率等に基づく自然増減や、過去のトレンドに基づく社会増減をベースにした推計であり、今回の需要予測では短・中期的には既存の開発計画を府県でコントロールトータルの上で別途計上しているものの、長期的には都市間競争を勝ち抜くための都市の成長戦略等は考慮されていない。
- ② また、平成 52 年度以降の将来人口は推計されていない。
- ③ 一方、収支上は需要減少に伴ったコスト削減（サービス見直し）や運賃値上げを見込んでいない。
- ◎ これら総合すると、平成 52 年度以降の需要を一定とすることは妥当であると考えられる。
- ◎ なお、国が実施している地方交通審議会答申の第 8 号の需要予測や、なにわ筋線検討の需要予測等では、予測年次の需要で全期間一定とされていることから、問題ないものとする。

(2) 感度分析

予測年次（平成 42 年度）で一定とした検討を行う。

(3) 需要予測結果

表 7-1 今里～湯里六丁目間と井高野～今里間の比較

	R8 延伸 (予測)	R8 既設 (実績)
区 間	今里～湯里六丁目	井高野～今里
開業 5 年後	平成 42 年度	平成 23 年度
駅 数	7 駅	11 駅
営業延長	6.7 km	11.9 km
輸送人員	31,744 人(100)	59,325 人(100)
1 km 当たり	4,738 人/km	4,985 人/km
輸送人キロ	120,884 人・km	274,802 人・km
1 km 当たり (輸送密度)	18,042 人・km	23,093 人・km
1 人当たり乗車キロ	3.81 km	4.63 km
備考：開業時輸送人員	19,154 人(60)	37,327 人(63)
1 年後 "	24,374 人(77)	46,708 人(79)
2 年後 "	28,535 人(90)	52,418 人(88)
3 年後 "	30,435 人(96)	56,079 人(95)
4 年後 "	31,317 人(99)	57,089 人(96)

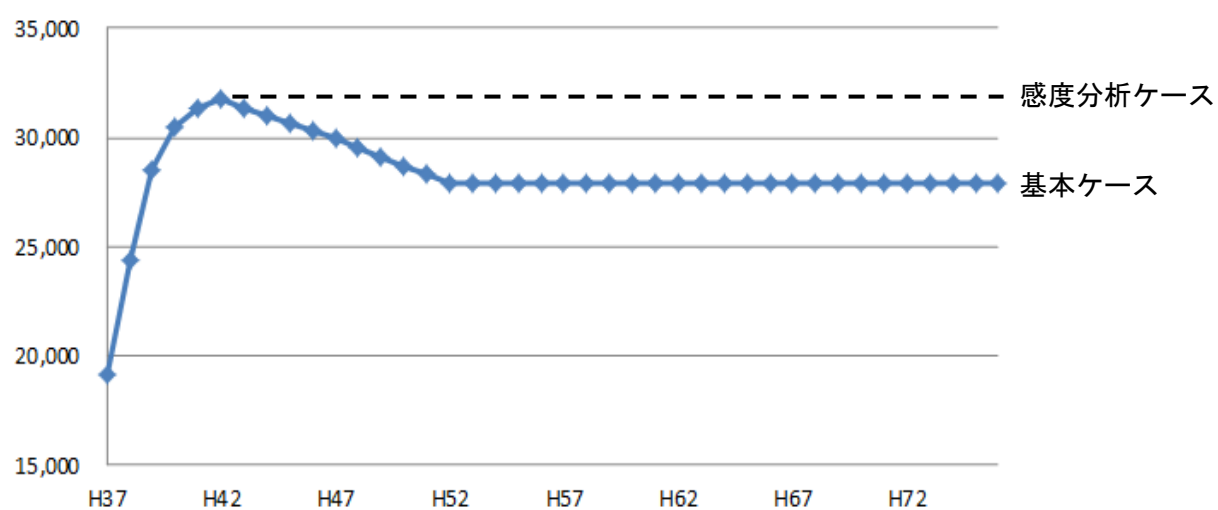


図 7-2 今里～湯里六丁目間の利用人員の推定

(4) 整備区間の変更の場合の需要予測結果

表 7-2 整備区間変更の場合の需要予測結果

開業年度		2030年 (平成42年)		
		湯里延伸	杭全延伸	長居延伸
区間		今里～湯里 6	今里～杭全	今里～長居
駅数		7	4	9
距離	(km)	6.70	3.60	9.00
利用者数	(人)	31,744	16,048	43,592
1 km当たり利用者数	(人/km)	4,738	4,458	4,844
輸送人キロ	(人・km)	120,884	37,560	177,052
1 km当たり輸送人キロ (輸送密度)	(人km/km)	18,042	10,433	19,672
1 人当たり乗車キロ	(km/人)	3.81	2.34	4.06

7.3 建設費

(1) 基本的な考え方

◆今里～湯里六丁目間（約 6.7 km）が平成 17 年度夏に国土交通省の平成 18 年度予算概算要求に盛り込まれた際の建設費をベースに必要な見直しをかけて算定する。

◆平成 29 年度中に着工、工事期間約 8 年、平成 37 年度当初に開業の最短スケジュールとする。

（H27 年度：次期近畿地方交通審議会答申（予定）⇒国家予算要望⇒H28 年度夏：国土交通省の H29 年度予算概算要求に計上⇒H29 年度夏頃：特許取得⇒H29 年度冬頃：工事施行認可⇒H29 年度末：着工）

表 7-3 今里～湯里六丁目間の平成 17 年度ベースの建設費

		公 営	備 考
		建設・運営：交通局	
総 建 設 費		(95) 1,314 億円	[キロ当たり建設費：196 億円/km]
内 訳	直接工事費	1,124 億円	うち車両費：28 億円
	消 費 税	55 億円	5%
	総 係 費	112 億円	直接工事費の 10%
	建 設 利 息	23 億円	5 年据置 30 年償還他, 利率 1.833%

(2) 今里～湯里六丁目間

① 直接工事費（変わらず ← H17 年度と H24 年度の公共事業の建設工事デフレーターが同程度）

② 消 費 税 (10%)

③ 総 係 費（公営：変わらず、民営：直接工事費の 3.8%）

④ 建 設 利 息（公営：5 年据置 30 年償還, 利率 2.8%、民営：3 年据置 10 年償還, 利率 1.65%）

表 7-4 今里～湯里六丁目間の建設費

		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
総 建 設 費		(100) 1,380 億円	(94) 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]	—	—

(3) コスト削減

① 需要に見合ったダイヤ設定

公営：約 17 億円、民営：約 16 億円

表 7-5 コスト削減後の今里～湯里六丁目間の建設費

		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
総 建 設 費		(99) 1,363 億円	(93) 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]	—	—

【参考：運営費の削減】

① 需要に見合ったダイヤ設定

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）

公営：約 4.7 億円/年、民営：約 4.2 億円/年

(4) 整備区間の変更ケース

① 今里～杭全間（約 3.6 km）

表 7-6 今里～杭全間の建設費

		民 営		
		合 計	運営主体： 地下鉄新会社	建設主体： 第 3 セクター
総 建 設 費		703 億円	16 億円	687 億円
内 訳	直接工事費	611 億円	14 億円	597 億円
	消 費 税	60 億円	1 億円	59 億円
	総 係 費	23 億円	1 億円	22 億円
	建 設 利 息	9 億円	—	9 億円
備考：キロ当たり建設費		[195 億円/km]	—	—

② 今里～長居間（約 9.0km）

表 7-7 今里～長居間の建設費

		民 営		
		合 計	運営主体： 地下鉄新会社	建設主体： 第 3 セクター
総 建 設 費		1,757 億円	48 億円	1,709 億円
内 訳	直接工事費	1,533 億円	43 億円	1,490 億円
	消 費 税	151 億円	4 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		[195 億円/km]	—	—

7.4 収支採算性

(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 7-8 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) 補助スキーム

表 7-9 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	出資金 (地方自治体) 20.0%	借入金 (事業者) 80.0%		
		30	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

表 7-10 補助スキーム(民営)

(億円)

【建設主体】		財 源				
総建設費	1,261	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%		
		3	3	27		

【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

(3) 収支算定要領

表 7-11 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】 現行 1 区 : 200 円 2 区 : 230 円 ⇒ H26 年 4 月 1 区 : 180 円 2 区 : 240 円 }⇒ 以降 そのまま
	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。

表 7-12 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】 現行 1 区 : 200 円 2 区 : 230 円 ⇒ H26 年 4 月 1 区 : 180 円 2 区 : 240 円 ⇒ H27 年 10 月 0～1.5 km : 180 円 1.5～3 km : 190 円 3～4.5 km : 220 円 4.5～7 km : 240 円 ⇒ 以降 そのまま
	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。
建設改良費		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。

7.5 費用対効果

【考え方】

費用便益分析は、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012 年改定版）」（国土交通省鉄道局、2012 年 7 月）に基づいて行う。

費用便益分析は、事業実施によって発現する多種多様な効果のうち、貨幣換算の手法が比較的確立されている効果を対象に便益を計測した上で、事業における建設投資額等の費用と比較するものであり、費用便益比、純現在価値、経済的内部収益率の 3 つの指標により、社会的な視点からの事業効率性を評価するものである。

7.6 ケース設定

【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）

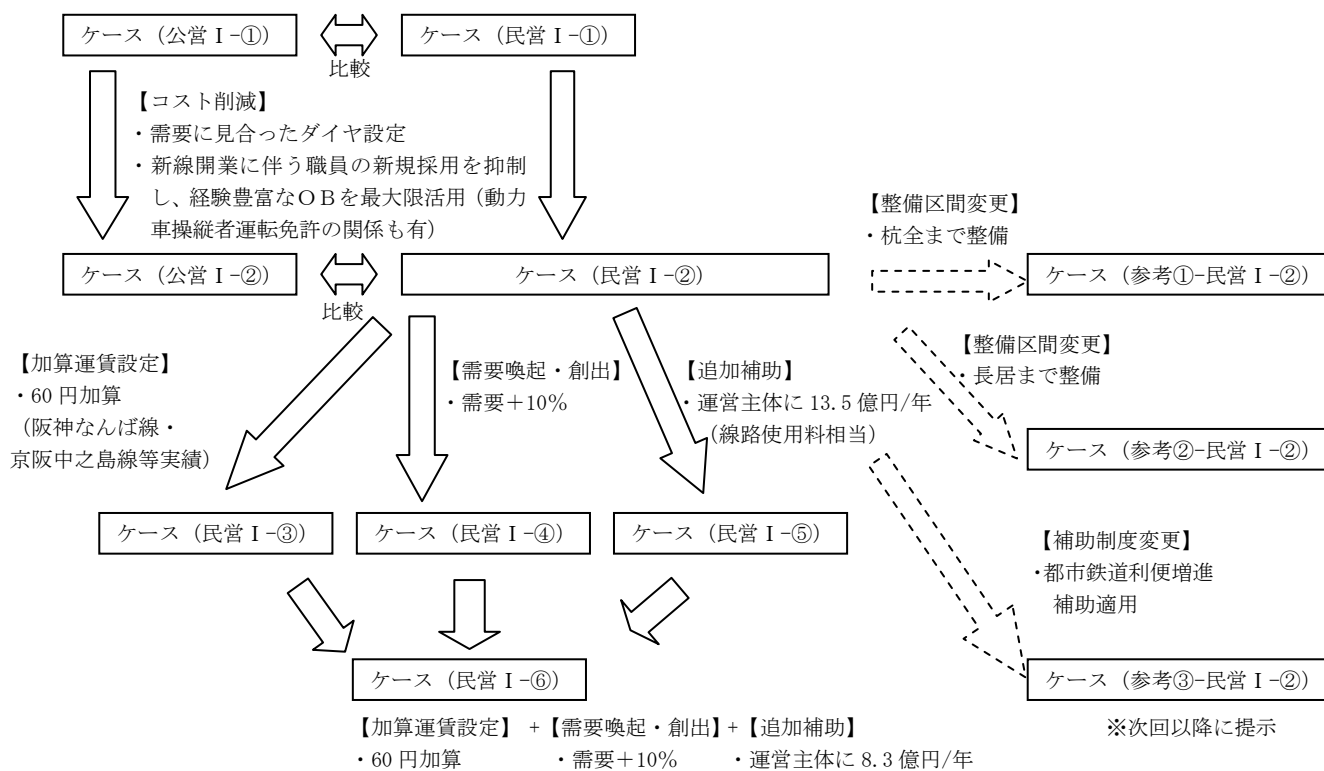


図 7-3 事業化方策の検討ケースについて

7.7 事業化方策の検討に係る総括表

(1) ケースⅠ 輸送需要：基本ケース、収支算定：基本ケース

表 7-13 事業化方策の検討に係る総括表 1

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	
費用便益比 (B/C) [30年]			0.84		0.92	

※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	
					—	新線加算運賃 60円	新線加算運賃 190円*1	需要 約3千人/日増 (約10%増)	需要 約38千人/日増*2 (約120%増)	追加補助*4 13.5億円/年	追加補助*4 14.5億円/年*3	新線加算運賃60円 +需要3千人/日増 +追加補助8.3億円/年*3	杭全まで 整備	長居まで 整備				
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	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			
費用便益比 (B/C) [30年]			0.87		0.95								0.97		0.93			

※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）

（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

表 7-14 事業化方策の検討に係る総括表 2

公 営Ⅱ			公営Ⅱ-①	公営Ⅱ-②	※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 ※２：運営主体の累積損益が 40 年以内に黒字化するために ※３：運営主体の累積損益が 40 年以内に黒字化するために ※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			
			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				
資金 収支	黒字転換	累積	40 年目 309 億円	40 年目 75 億円				
			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				
費用便益比（B/C）[30 年]			0.84	0.92				
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	
	資金 収支	黒字転換	累積	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
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	
費用便益比（B/C）[30 年]			0.87	0.95	0.94	1.05	0.95	

※ 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

表 7-15 事業化方策の検討に係る総括表3

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
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.91	0.98
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	
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.94	1.02

※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)

7.8 事業性（収支採算性、費用対効果）の結果

【今里～湯里六丁目間】

公営Ⅰ - ②の場合：黒字化せず(40年目=▲712億円)、 $1 > B/C = 0.92$ (30年)

⇒ 公営のコスト削減後では、事業性は全く確保できない。

民営Ⅰ - ②の場合：黒字化せず(40年目=▲570億円)、 $1 > B/C = 0.95$ (30年)

⇒ 民営のコスト削減後でも、公営より改善はするものの事業性は全く確保できない。

公営Ⅱ - ②の場合：黒字化せず(40年目=▲75億円)、 $1 > B/C = 0.92$ (30年)

⇒ 公営では、仮に建設費の負担がなくなったとしても、事業性は確保できない。

民営Ⅱ - ②の場合：黒字化せず(40年目=▲30億円)、 $1 > B/C = 0.95$ (30年)

⇒ 民営でも、仮に線路使用料が0となり建設費負担がなくなったとしても、公営よりは改善するものの事業性は確保できない。(さらに約10%の需要増が必要)

公営Ⅲ - ②の場合：黒字化せず(40年目=▲32億円)、 $1 > B/C = 0.98$ (30年)

⇒ 公営では、地交審答申第8号の際の基準をわずかだが満たしていない。

民営Ⅲ - ②の場合：36年目に黒字化、 $1 < B/C = 1.02$ (30年)

⇒ 民営なら、地交審答申第8号の際の基準をなんとか満たしている。

【参考①（今里～杭全間）】

民営Ⅰ - ②の場合：黒字化せず(40年目=▲395億円)、 $1 > B/C = 0.97$

⇒ 湯里六丁目延伸よりも、収支は悪化するが B/C は改善する。

【参考②（今里～長居間）】

民営Ⅰ - ②の場合：黒字化せず(40年目=▲750億円)、 $1 > B/C = 0.93$

⇒ 湯里六丁目延伸よりも、収支は改善するが B/C は悪化する。

- 
- ・ **公営よりも民営の方が収支採算性、費用対効果ともに改善する。**
 - ・ 事業化に向けては、公営、民営ともに、仮に現行の補助スキーム外の追加補助等により、建設費の負担がなくなった場合を想定しても（Ⅱの場合）収支採算性、費用対効果とも確保できない。
 - ・ 加算運賃や追加補助では費用便益比（ B/C ）は改善されない。
- 

需要の喚起・創出が不可欠