

敷津長吉線[住之江公園～喜連瓜破]

1 検討対象路線



図 1-1 検討対象路線

## 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 2-1 住之江公園～喜連瓜破間の輸送需要予測結果(1日あたり)

	敷津長吉線
区 間	住之江公園～喜連瓜破
駅 数	7 駅
営業延長	6.9km
輸送人員	44,852人
1 kmあたり輸送人員	6,500人/km
輸送人キロ	120,508人・km
1 kmあたり輸送人キロ (輸送密度)	17,465人・km/km
1 人あたり乗車キロ	2.69km

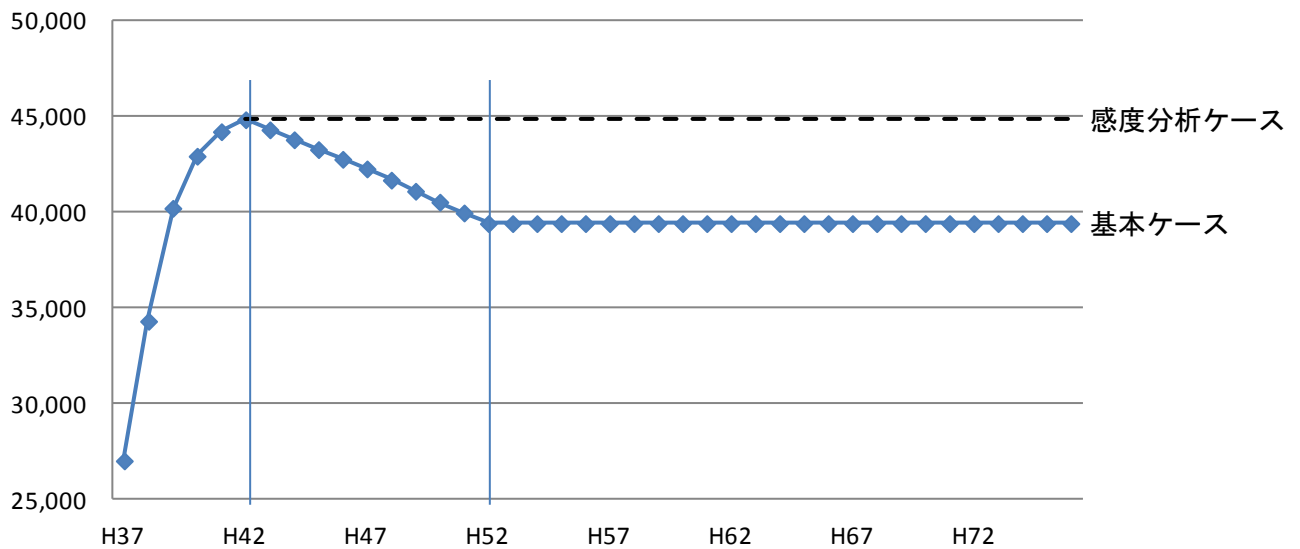


図 2-1 住之江公園～喜連瓜破間の利用人員の推定

### 3 建設費

#### (1) 基本的な考え方

- ◆ 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)

#### (2) 住之江公園～喜連瓜破間

- i) 直接工事費：諸条件により設定
- ii) 消費税：10%
- iii) 総係費：（公営：直接工事費の 10%、民営：直接工事費の 2.9%）
- iv) 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 3-1 住之江公園～喜連瓜破間の建設費

	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
<b>総 建 設 費</b>	(100) <b>1,861 億円</b>	(93) <b>1,738 億円</b>	<b>93 億円</b>	<b>1,645 億円</b>	
内 訳	直接工事費	1,529 億円	1,529 億円	82 億円	1,447 億円
	消費税	151 億円	151 億円	8 億円	143 億円
	総係費	153 億円	45 億円	3 億円	42 億円
	建設利息	28 億円	13 億円	—	13 億円
備考：キロ当たり建設費	[266 億円/km]	[248 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 8 億円、民営：約 8 億円

表 3-2 コスト削減後の住之江公園～喜連瓜破間の建設費

	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
<b>総 建 設 費</b>	(99) <b>1,853 億円</b>	(93) <b>1,730 億円</b>	<b>85 億円</b>	<b>1,645 億円</b>	
内 訳	直接工事費	1,522 億円	1,522 億円	75 億円	1,447 億円
	消費税	151 億円	151 億円	8 億円	143 億円
	総係費	152 億円	44 億円	2 億円	42 億円
	建設利息	28 億円	13 億円	—	13 億円
備考：キロ当たり建設費	[265 億円/km]	[247 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 0.7 億円/年、民営：約 0.6 億円/年
- ② O B の最大限活用による人件費の削減  
公営：約 5.7 億円/年、民営：約 5.3 億円/年

#### 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 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 <sup>※</sup> 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 <sup>※</sup> 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

●敷津長吉線

○【公営】

表 4-2 補助スキーム(公営)

		(億円)			
総建設費	1,861	財源			
		出資金 (地方自治体)	補助金 (国)	補助金 (地方自治体)	借入金 (事業者)
補助対象建設費	1,622	20.0% 324	25.2% 409	28.0% 454	26.8% 435
補助対象外建設費	239	20.0% 48	借入金 (事業者) 80.0% 191		

項目	負担者	負担額
出資金	地方自治体	372
補助金	地方自治体	454
	国	409
借入金	事業者(交通局)	626
合計		1,861

負担者	負担額
国	409
地方自治体	826
交通局	626
合計	1,861

○【民営】

表 4-3 補助スキーム(民営)

		(億円)				
【建設主体】		財源				
総建設費	1,645	出資金 (地方)	出資金 (民間)	補助金 (国)	補助金 (地方自治体)	借入金 (事業者)
補助対象建設費	1,622	10.0% 162	10.0% 162	25.2% 409	28.0% 454	26.8% 435
補助対象外建設費	23	10.0% 2	10.0% 2	借入金 (事業者) 80.0% 19		

【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)	164
	地方自治体	164
補助金	地方自治体	454
	国	409
借入金	建設主体(第3セクター)	454
合計		1,645

【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)	93

負担者	負担額
国	409
地方自治体	618
建設主体(第3セクター)	454
運営主体(地下鉄新会社)	257
合計	1,738

(3) 収支算定要領

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 (75.83 円) を乗じて算出した。 【料金値下げ】 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	第 8 号線 (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	第 8 号線 (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	第 8 号線 (井高野～今里間) の人員より新線部の人員を推計し、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	第 8 号線 (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・委託費は第 8 号線 (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	第 8 号線 (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	第 8 号線 (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 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 (74.41 円) を乗じて算出した。 【料金値下げ】 <table style="margin-left: 40px; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">H26 年 4 月</td> <td style="text-align: center;">H27 年 10 月</td> <td style="text-align: center;">以降</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">1 区 : 200 円</td> <td style="text-align: center;">⇒ 1 区 : 180 円</td> <td style="text-align: center;">⇒ 0~1.5 km : 180 円</td> <td rowspan="4" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">} ⇒ そのまま</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1.5~3 km : 190 円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2 区 : 230 円</td> <td style="text-align: center;">⇒ 2 区 : 240 円</td> <td style="text-align: center;">⇒ 3~4.5 km : 220 円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">4.5~7 km : 240 円</td> </tr> </table>	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
	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	第 8 号線 (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	第 8 号線 (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	第 8 号線 (井高野~今里間) の人員より新線部の人員を推計し、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	第 8 号線 (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・委託費は第 8 号線 (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	第 8 号線 (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	第 8 号線 (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。																		



## 5 費用対効果

### (1) 基本的な考え方

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。

## 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
- ・一定のシナリオケース：1日約8千人需要増ケース

### 【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	IVの場合
輸送需要	基本ケース		感度分析ケース	一定のシナリオケース
収支算定	基本ケース	感度分析ケース		基本ケース
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（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に相当）	国の答申路線（地交審答申第8号）の考え方に相当	事業化方策の一つ（需要の喚起・創出）

### 《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> (輸送需要：基本ケース、収支算定：基本ケース)

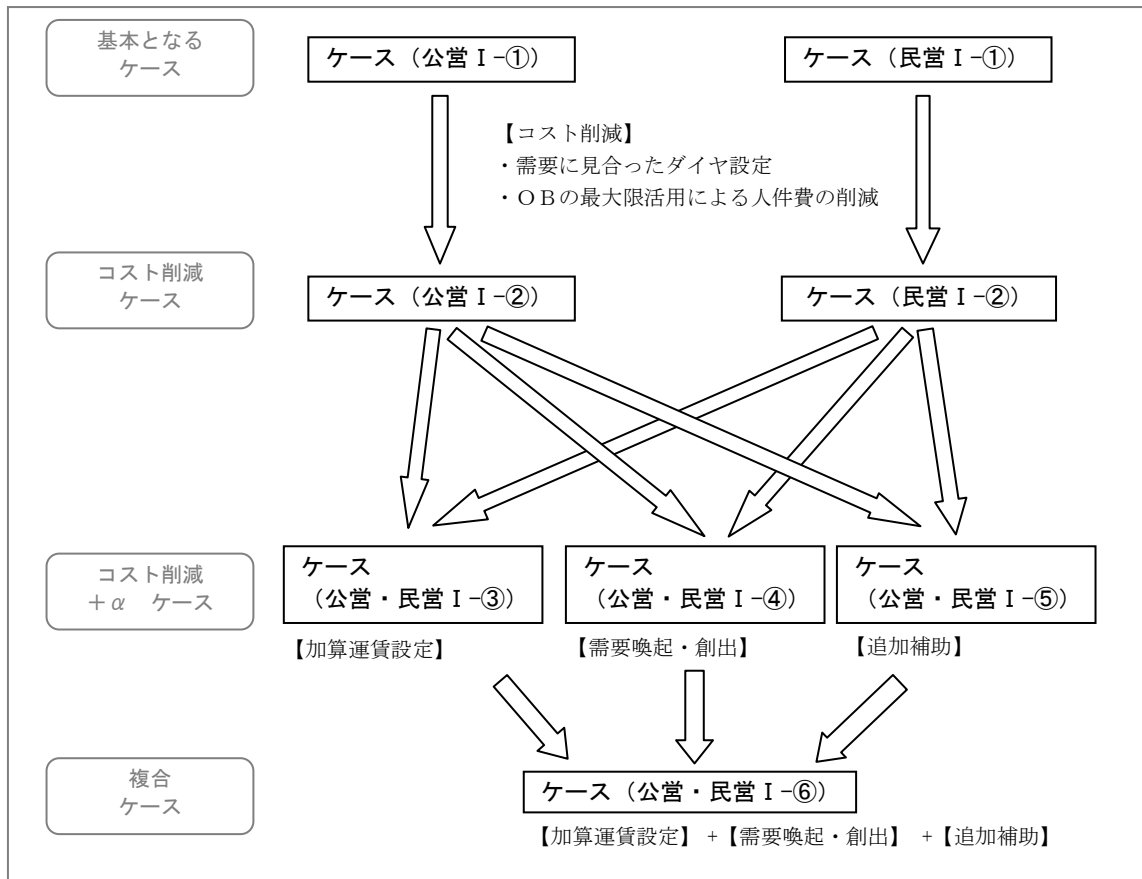


図 6-1 各ケースの関係

○ケースⅠ 輸送需要：基本ケース、収支算定：基本ケース

【事業の補助採択や特許・免許の際の考え方に相当】

表 6-1 事業化方策の検討に係る総括表1

			公営Ⅰ-①	公営Ⅰ-②		公営Ⅰ-③	公営Ⅰ-③'	公営Ⅰ-④	公営Ⅰ-④'	公営Ⅰ-⑤	公営Ⅰ-⑤'	公営Ⅰ-⑥		
公 営Ⅰ			基本ケース	コスト削減 建設費約8億円、運営費約6.4億円/年										
				—	新線加算運賃 60円	新線加算運賃 260円 <sup>※1</sup>	需要 約4千人/日増 (約10%増)	需要 約102千人/日増 <sup>※2</sup> (約227%増)	—	追加補助 <sup>※4</sup> 28.2億円/年 <sup>※3</sup>	新線加算運賃60円 +需要4千人/日増 +追加補助19.8億円/年 <sup>※3</sup>			
事業主体			公 営											
損益 収支	黒字転換	単年度	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>		発散 <sup>※5</sup>	15年目	発散 <sup>※5</sup>	15年目	—	15年目	15年目		
		累積	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>		発散 <sup>※5</sup>	39年目	発散 <sup>※5</sup>	40年目	—	40年目	40年目		
	累積最大欠損		40年目 1,381億円	40年目 1,124億円		40年目 861億円	14年目 183億円	40年目 1,080億円	14年目 198億円	—	14年目 198億円	14年目 196億円		
資金 収支	黒字転換	累積	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>		発散 <sup>※5</sup>	31年目	発散 <sup>※5</sup>	32年目	—	32年目	32年目		
現行スキームに基づく地方負担			826億円		825億円									
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円							—	1,128億円	792億円		
計			826億円		825億円							—	1,953億円	1,617億円
費用便益比 (B/C) [30年]			0.99		1.05									
			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		
民 営Ⅰ			基本ケース	コスト削減 建設費約8億円、運営費約5.9億円/年										
				—	新線加算運賃 60円	新線加算運賃 220円 <sup>※1</sup>	需要 約4千人/日増 (約10%増)	需要 約87千人/日増 <sup>※2</sup> (約194%増)	追加補助 <sup>※4</sup> 17.7億円/年	追加補助 <sup>※4</sup> 23.6億円/年 <sup>※3</sup>	新線加算運賃60円 +需要4千人/日増 +追加補助15.2億円/年 <sup>※3</sup>			
事業主体			建設主体	運営主体	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		
線路使用料			17.7億円/年											
損益 収支	黒字転換	単年度	13年目	発散 <sup>※5</sup>	13年目	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>	30年目	発散 <sup>※5</sup>	30年目	発散 <sup>※5</sup>	30年目	31年目	
		累積	40年目	発散 <sup>※5</sup>	40年目	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>	23年目	発散 <sup>※5</sup>	39年目	発散 <sup>※5</sup>	39年目	40年目	
	累積最大欠損		12年目 85億円	40年目 1,150億円	12年目 85億円	40年目 915億円	40年目 652億円	4年目 41億円	40年目 872億円	7年目 38億円	40年目 207億円	7年目 38億円	6年目 39億円	
資金 収支	黒字転換	累積	28年目	発散 <sup>※5</sup>	28年目	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>	24年目	発散 <sup>※5</sup>	27年目	発散 <sup>※5</sup>	27年目		
現行スキームに基づく地方負担			618億円											
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円							708億円	944億円	608億円		
計			618億円							1,326億円	1,562億円	1,226億円		
費用便益比 (B/C) [30年]			1.04		1.10									

※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（公営Ⅰ：256円、民営Ⅰ：215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）

※5：開業からの40年間において、収支の改善傾向が見られず、赤字が膨らみ続けるなど黒字転換しないこと。

○ケースⅡ 輸送需要：基本ケース、収支算定：感度分析ケース

【事業化方策の一つ(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に相当)】

表 6-2 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	公営Ⅱ-③'	公営Ⅱ-④'	公営Ⅱ-⑤'
			基本ケース	コスト削減 建設費約 8 億円、運営費約 6.2 億円/年			
				—		新線加算運賃 70 円 <sup>※1</sup>	需要 約 26 千人/日増 <sup>※2</sup> (約 58%増)
事業主体			公営				
損益収支	黒字転換	単年度	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>	30 年目	31 年目	31 年目
		累積	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>	22 年目	37 年目	40 年目
	累積最大欠損		40 年目 526 億円	40 年目 277 億円	6 年目 39 億円	8 年目 42 億円	8 年目 44 億円
資金収支	黒字転換	累積	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>	1 年目	1 年目	1 年目
現行スキームに基づく地方負担			826 億円	825 億円			
スキーム外の地方負担(40 年累計)			856 億円 <sup>※4</sup> (21.4 億円/年×40 年相当)				1,136 億円 <sup>※4</sup> (28.4 億円/年×40 年相当)
計			1,682 億円	1,681 億円			1,961 億円
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.99	1.05			
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 8 億円、運営費約 5.9 億円/年			
				—		新線加算運賃 60 円 <sup>※1</sup>	需要 約 22 千人/日増 <sup>※2</sup> (約 49%増)
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 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>	29 年目	30 年目	30 年目
		累積	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>	23 年目	38 年目	39 年目
	累積最大欠損		40 年目 441 億円	40 年目 207 億円	5 年目 35 億円	7 年目 37 億円	7 年目 38 億円
資金収支	黒字転換	累積	発散 <sup>※5</sup>	発散 <sup>※5</sup>	24 年目	27 年目	27 年目
現行スキームに基づく地方負担			618 億円				
スキーム外の地方負担(40 年累計)			708 億円 <sup>※4</sup> (17.7 億円/年×40 年)				944 億円 <sup>※4</sup> (23.6 億円/年×40 年)
計			1,326 億円			1,562 億円	
費用便益比 (B/C) [30 年]			1.04	1.10			

- ※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（公営Ⅱ：64 円、民営Ⅱ：54 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）
- ※5：開業からの 40 年間において、収支の改善傾向が見られず、赤字が膨らみ続けるなど黒字転換しないこと。

○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

【国の答申路線(地交審答申第8号)の考え方に相当】

表 6-3 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8億円 運営費約6.2億円/年
事業主体			公営	
損益 収支	黒字転換	単年度	発散 <sup>※1</sup>	発散 <sup>※1</sup>
		累積	発散 <sup>※1</sup>	発散 <sup>※1</sup>
	累積最大欠損		40年目 483億円	40年目 234億円
資金 収支	黒字転換	累積	発散 <sup>※1</sup>	発散 <sup>※1</sup>
現行スキームに基づく地方負担			826億円	825億円
スキーム外の地方負担(40年累計)			856億円 <sup>※2</sup> (21.4億円/年×40年相当)	
計			1,682億円	1,681億円
費用便益比 (B/C) [30年]			1.07	1.13
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8億円 運営費約5.9億円/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 <sup>※1</sup>	発散 <sup>※1</sup>
		累積	発散 <sup>※1</sup>	発散 <sup>※1</sup>
	累積最大欠損		40年目 399億円	40年目 165億円
資金 収支	黒字転換	累積	発散 <sup>※1</sup>	発散 <sup>※1</sup>
現行スキームに基づく地方負担			618億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			708億円 <sup>※2</sup> (17.7億円/年×40年)	
計			1,326億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			1.12	1.18

※1：開業からの40年間に於いて、収支の改善傾向が見られず、赤字が膨らみ続けるなど黒字転換しないこと。

※2：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)

○ケースⅣ 輸送需要：1日約8千人の需要増ケース、収支算定：基本ケース

【一定のシナリオ(仮説)の下での検討】

以下の2つの想定し、合計約8千人の需要増加を見込んだ場合の検討を行う。

- a) 臨海部の開発が計画通りに進捗した場合
- b) 湯里6交差点付近に大規模商業施設と住宅の開発を計画した場合  
(第8号線延伸と同様)

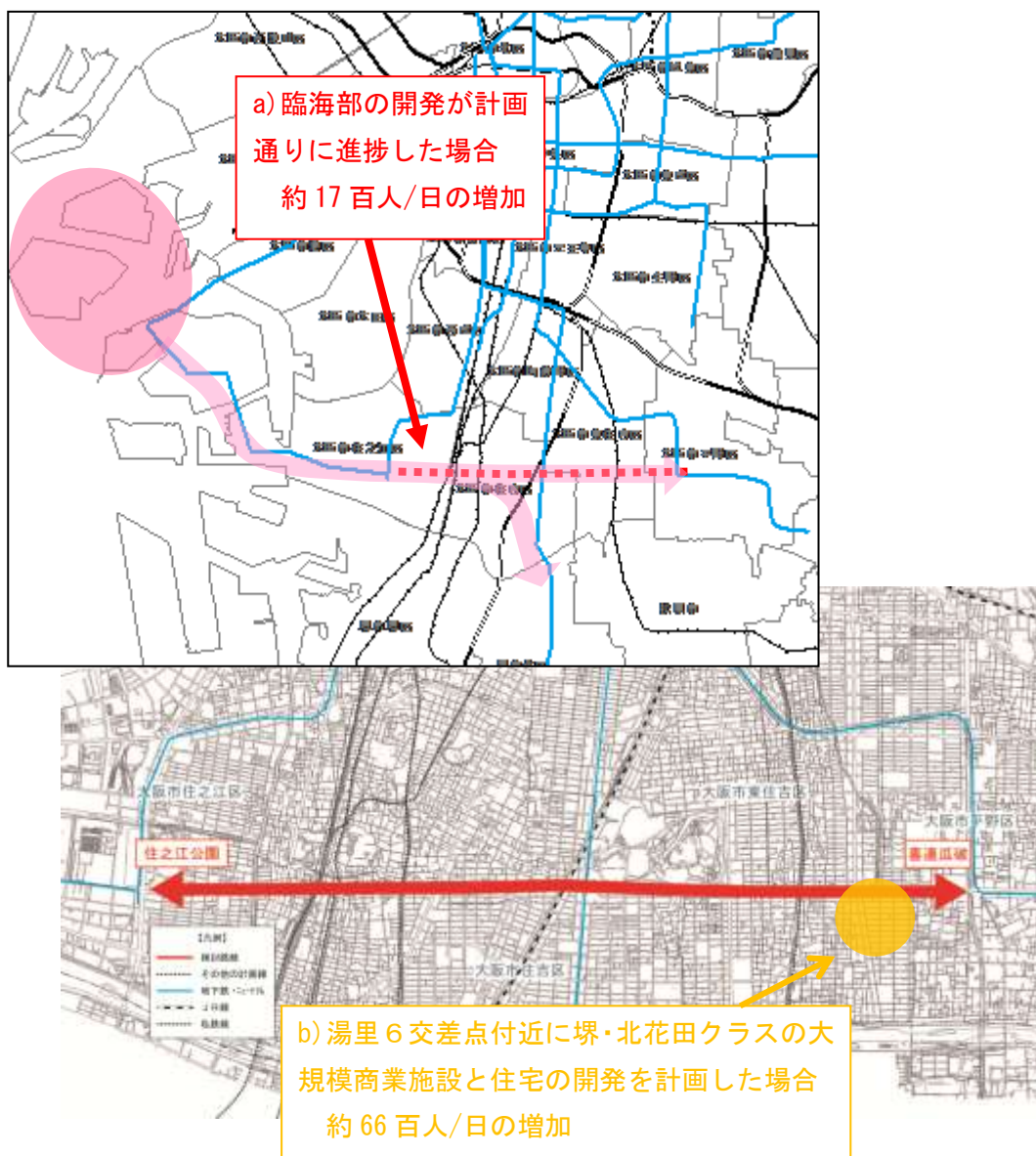


図 6-2 想定するシナリオ



○ケースⅣ 輸送需要：1日約8千人の需要増ケース、収支算定：基本ケース

【一定のシナリオ(仮説)の下での検討】

表 6-4 事業化方策の検討に係る総括表4

			公営Ⅳ-①	公営Ⅳ-②	公営Ⅳ-③	公営Ⅳ-④	公営Ⅳ-⑤	公営Ⅳ-⑥	公営Ⅳ-⑥'	
公 営Ⅳ			需要 約8千人/日増 (約18%増)	コスト削減 建設費約8億円、運営費約6.4億円/年 需要 約8千人/日増 (約18%増)						
				—	新線加算運賃0円 <sup>※1</sup> +追加補助25.9億円/年 <sup>※1※2</sup>	新線加算運賃60円 <sup>※1</sup> +追加補助18.0億円/年 <sup>※1※2</sup>	新線加算運賃100円 <sup>※1</sup> +追加補助12.7億円/年 <sup>※1※2</sup>	新線加算運賃150円 <sup>※1</sup> +追加補助6.1億円/年 <sup>※1※2</sup>	新線加算運賃200円 <sup>※1</sup> +追加補助0億円/年 <sup>※1※2</sup>	
事業主体			公 営							
損益収支	黒字転換	単年度	発散 <sup>※3</sup>	発散 <sup>※3</sup>	15年目	15年目	15年目	15年目	14年目	
		累積	発散 <sup>※3</sup>	発散 <sup>※3</sup>	40年目	40年目	40年目	40年目	38年目	
	累積最大欠損		40年目 1,292億円	40年目 1,035億円	14年目 199億円	14年目 196億円	14年目 195億円	14年目 193億円	13年目 183億円	
資金収支	黒字転換	累積	発散 <sup>※3</sup>	発散 <sup>※3</sup>	32年目	32年目	32年目	32年目	31年目	
現行スキームに基づく地方負担			826億円							
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円		1,036億円	720億円	508億円	244億円	0億円	
計			826億円	825億円	1,861億円	1,545億円	1,333億円	1,069億円	825億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			1.23	1.29	1.29	1.29	1.29	1.28	1.28	
			民営Ⅳ-①	民営Ⅳ-②	民営Ⅳ-③	民営Ⅳ-④	民営Ⅳ-⑤	民営Ⅳ-⑥	民営Ⅳ-⑥'	
民 営Ⅳ			需要 約8千人/日増 (約18%増)	コスト削減 建設費約8億円、運営費約5.9億円/年 需要 約8千人/日増 (約18%増)						
				—	新線加算運賃0円 <sup>※1</sup> +追加補助21.4億円/年 <sup>※1※2</sup>	新線加算運賃60円 <sup>※1</sup> +追加補助13.5億円/年 <sup>※1※2</sup>	新線加算運賃100円 <sup>※1</sup> +追加補助8.2億円/年 <sup>※1※2</sup>	新線加算運賃150円 <sup>※1</sup> +追加補助1.6億円/年 <sup>※1※2</sup>	新線加算運賃170円 <sup>※1</sup> +追加補助0億円/年 <sup>※1※2</sup>	
事業主体			建設主体	運営主体	運営主体					
線路使用料			17.7億円/年							
損益収支	黒字転換	単年度	13年目	発散 <sup>※3</sup>	発散 <sup>※3</sup>	30年目	30年目	31年目	31年目	29年目
		累積	40年目	発散 <sup>※3</sup>	発散 <sup>※3</sup>	40年目	39年目	39年目	39年目	20年目
	累積最大欠損		12年目 85億円	40年目 1,063億円	40年目 828億円	7年目 38億円	6年目 38億円	5年目 39億円	5年目 41億円	4年目 37億円
資金収支	黒字転換	累積	28年目	発散 <sup>※3</sup>	発散 <sup>※3</sup>	27年目	27年目	27年目	26年目	22年目
現行スキームに基づく地方負担			618億円							
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円		856億円	540億円	328億円	64億円	0億円	
計			618億円		1,474億円	1,158億円	946億円	682億円	618億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			1.30	1.36	1.36	1.35	1.35	1.34	1.34	

※1：公営及び民営の事業主体の累積損益が40年以内に黒字化するために必要な加算運賃・追加補助（加算運賃 公営Ⅳ：196円、民営Ⅳ：162円）

※2：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：開業からの40年間に於いて、収支の改善傾向が見られず、赤字が膨らみ続けるなど黒字転換しないこと。