

第5号線（千日前線）の延伸 [南巽～弥刀方面]

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 南巽～弥刀方面間の輸送需要予測結果(1日あたり)

	R5延伸
区 間	南巽～弥刀方面
駅 数	3 駅 (南巽駅を含まず)
営業延長	4.2km
輸送人員	18,816人
1km当たり輸送人員	4,480人/km
輸送人キロ	46,517人・km
1km当たり輸送人キロ (輸送密度)	11,075人・km/km
1人当たり乗車キロ	2.47km

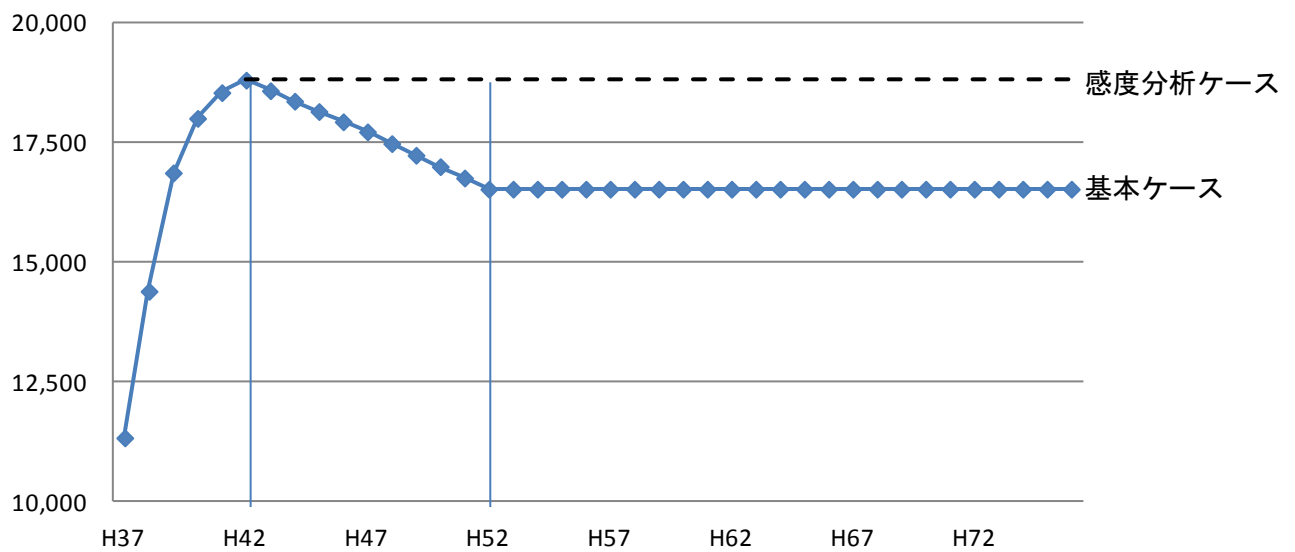


図 2-1 南巽～弥刀方面間の利用人員の推定

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) 南巽～弥刀方面間

- 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 2.4%）
- 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 南巽～弥刀方面間の建設費

	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) 1,338 億円	(93) 1,242 億円	31 億円	1,211 億円	
内 訳	直接工事費	1,099 億円	1,099 億円	27 億円	1,072 億円
	消費税	106 億円	106 億円	3 億円	103 億円
	総係費	110 億円	26 億円	1 億円	25 億円
	建設利息	23 億円	11 億円	—	11 億円
備考：キロ当たり建設費	[319 億円/km]	[296 億円/km]	—	—	

(3) コスト削減

① 森之宮検車場への車庫の集約化

公営：約 268 億円、民営：約 248 億円

表 3-2 コスト削減後の南巽～弥刀方面間の建設費

	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	(80) 1,070 億円	(74) 994 億円	31 億円	963 億円	
内 訳	直接工事費	880 億円	880 億円	27 億円	853 億円
	消費税	83 億円	83 億円	3 億円	80 億円
	総係費	88 億円	22 億円	1 億円	21 億円
	建設利息	19 億円	9 億円	—	9 億円
備考：キロ当たり建設費	[255 億円/km]	[237 億円/km]	—	—	

[参考：運営費の削減]

- ① 森之宮検車場への車庫の集約化による維持費の削減
公営：約 3.0 億円/年、民営：約 2.4 億円/年
- ② OBの最大限活用による人件費の削減
公営：約 3.3 億円/年、民営：約 3.0 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 [※] 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 4-2 補助スキーム(公営)

		(億円)			
総建設費	1,338	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	1,198	20.0% 240	25.2% 302	28.0% 335	26.8% 321
補助対象外建設費	140	出資金 (地方自治体) 20.0% 28		借入金 (事業者) 80.0% 112	

項目	負担者	負担額
出資金	地方自治体	268
補助金	地方自治体	335
	国	302
借入金	事業者(交通局)	433
合計		1,338

負担者	負担額
国	302
地方自治体	603
交通局	433
合計	1,338

表 4-3 補助スキーム(民営)

		(億円)				
【建設主体】		財源				
総建設費	1,211	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	1,198	10.0% 120	10.0% 120	25.2% 302	28.0% 335	26.8% 321
補助対象外建設費	13	出資金 (地方) 10.0% 1	出資金 (民間) 10.0% 1		借入金 (事業者) 80.0% 11	

項目	負担者	負担額
出資金	運営主体(地下鉄新会社)	121
	地方自治体	121
補助金	地方自治体	335
	国	302
借入金	建設主体(第3セクター)	332
合計		1,211

負担者	負担額
国	302
地方自治体	456
建設主体(第3セクター)	332
運営主体(地下鉄新会社)	152
合計	1,242

【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)	31	

(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 (69.63 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 5 号線 (野田阪神～南巽間) 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 5 号線 (野田阪神～南巽間) 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 5 号線 (野田阪神～南巽間) 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。なお、ワンマン運転化を見込んでいる。 給与は公営水準 901 万円 [給料・手当・付帯]
	動力費	第 5 号線 (野田阪神～南巽間) 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 5 号線 (野田阪神～南巽間) 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 5 号線 (野田阪神～南巽間) 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 5 号線 (野田阪神～南巽間) 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 (68.32 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;">⇒</td> <td rowspan="4" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">0~1.5 km : 180 円</td> </tr> <tr> <td></td> <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;">⇒</td> <td style="text-align: center;">3~4.5 km : 220 円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">4.5~7 km : 240 円</td> <td style="text-align: center;">⇒ そのまま</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				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	⇒ そのまま
	H26 年 4 月	H27 年 10 月	以降																								
	1 区 : 200 円	⇒ 1 区 : 180 円	⇒	}																							
					0~1.5 km : 180 円																						
			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	⇒ そのまま																							
運輸雑収	第 5 号線 (野田阪神~南巽間) 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 5 号線 (野田阪神~南巽間) 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 5 号線 (野田阪神~南巽間) 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。なお、ワンマン運転化を見込んでいる。 (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 5 号線 (野田阪神~南巽間) 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 5 号線 (野田阪神~南巽間) 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 5 号線 (野田阪神~南巽間) 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 5 号線 (野田阪神~南巽間) 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

【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（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

《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)

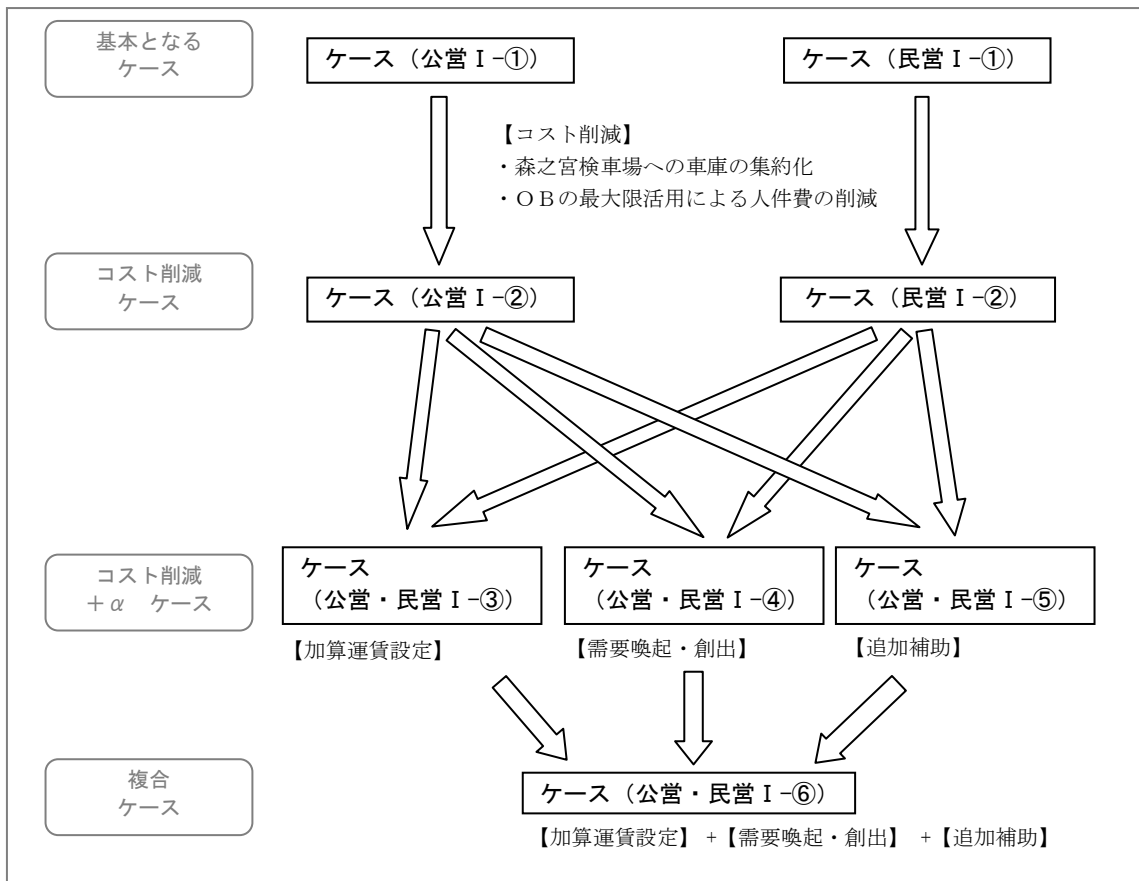


図 6-1 各ケースの関係

○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 268 億円、運営費約 6.3 億円/年										
				—	新線加算運賃 60 円	新線加算運賃 410 円 ^{※1}	需要 約 2 千人/日増 (約 10%増)	需要 約 73 千人/日増 ^{※2} (約 388%増)	—	追加補助 ^{※4} 18.5 億円/年 ^{※3}	新線加算運賃 60 円 +需要 2 千人/日増 +追加補助 14.9 億円/年 ^{※3}			
事業主体			公 営											
損益 収支	黒字転換	単年度	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	16 年目	発散 ^{※5}	16 年目	—	16 年目	16 年目			
		累積	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	38 年目	発散 ^{※5}	40 年目	—	40 年目	40 年目			
	累積最大欠損		40 年目 992 億円	40 年目 740 億円	40 年目 629 億円	15 年目 92 億円	40 年目 719 億円	15 年目 104 億円	—	15 年目 105 億円	15 年目 104 億円			
資金 収支	黒字転換	累積	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	32 年目	発散 ^{※5}	34 年目	—	34 年目	34 年目			
現行スキームに基づく地方負担			603 億円		481 億円									
スキーム外の地方負担(40 年累計)			0 億円						—	740 億円	596 億円			
計			603 億円		481 億円						—	1,221 億円	1,077 億円	
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.47		0.62						—	1,221 億円	1,077 億円	
			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 248 億円、運営費約 5.4 億円/年										
				—	新線加算運賃 60 円	新線加算運賃 350 円 ^{※1}	需要 約 2 千人/日増 (約 10%増)	需要 約 63 千人/日増 ^{※2} (約 335%増)	追加補助 ^{※4} 10.0 億円/年	追加補助 ^{※4} 15.7 億円/年 ^{※3}	新線加算運賃 60 円 +需要 2 千人/日増 +追加補助 12.1 億円/年 ^{※3}			
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			
線路使用料			12.4 億円/年		10.0 億円/年									
損益 収支	黒字転換	単年度	13 年目	発散 ^{※5}	14 年目	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	30 年目	発散 ^{※5}	30 年目	発散 ^{※5}	30 年目	31 年目	
		累積	39 年目	発散 ^{※5}	40 年目	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	20 年目	発散 ^{※5}	39 年目	発散 ^{※5}	40 年目	40 年目	
	累積最大欠損		12 年目 56 億円	40 年目 832 億円	13 年目 46 億円	40 年目 618 億円	40 年目 508 億円	3 年目 17 億円	40 年目 598 億円	7 年目 14 億円	40 年目 218 億円	7 年目 14 億円	6 年目 14 億円	
資金 収支	黒字転換	累積	29 年目	発散 ^{※5}	30 年目	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	21 年目	発散 ^{※5}	27 年目	発散 ^{※5}	27 年目	27 年目	
現行スキームに基づく地方負担			456 億円		363 億円									
スキーム外の地方負担(40 年累計)			0 億円						400 億円	628 億円	484 億円			
計			456 億円		363 億円						763 億円	991 億円	847 億円	
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.48		0.64						—	763 億円	991 億円	847 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（公営Ⅰ：402 円、民営Ⅰ：342 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。

○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 268 億円 運営費約 3.1 億円/年			
				—		新線加算運賃 140 円 ^{※1}	需要 約 26 千人/日増 ^{※2} (約 138%増)
事業主体			公営				
損益収支	黒字転換	単年度	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	31 年目	30 年目	31 年目
		累積	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	39 年目	33 年目	37 年目
	累積最大欠損		40 年目 381 億円	40 年目 257 億円	5 年目 16 億円	7 年目 15 億円	8 年目 16 億円
資金収支	黒字転換	累積	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	3 年目	1 年目	1 年目
現行スキームに基づく地方負担			603 億円	481 億円			
スキーム外の地方負担(40 年累計)			612 億円 ^{※4} (15.3 億円/年×40 年相当)	492 億円 ^{※4} (12.3 億円/年×40 年相当)			752 億円 ^{※4} (18.8 億円/年×40 年相当)
計			1,215 億円	973 億円			1,233 億円
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.47	0.62			
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 248 億円 運営費約 3.0 億円/年			
				—		新線加算運賃 130 円 ^{※1}	需要 約 23 千人/日増 ^{※2} (約 122%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 ^{※5}	発散 ^{※5}	30 年目	30 年目	30 年目
		累積	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	22 年目	39 年目	40 年目
	累積最大欠損		40 年目 336 億円	40 年目 218 億円	4 年目 14 億円	7 年目 14 億円	7 年目 14 億円
資金収支	黒字転換	累積	発散 ^{※5}	発散 ^{※5}	24 年目	27 年目	27 年目
現行スキームに基づく地方負担			456 億円	363 億円			
スキーム外の地方負担(40 年累計)			496 億円 ^{※4} (12.4 億円/年×40 年)	400 億円 ^{※4} (10.0 億円/年×40 年)			628 億円 ^{※4} (15.7 億円/年×40 年)
計			952 億円	763 億円			991 億円
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.48	0.64			

- ※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：140 円、民営Ⅱ：124 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。

○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 268 億円 運営費約 3.1 億円/年
事業主体			公営	
損益 収支	黒字転換	単年度	発散 ^{※1}	発散 ^{※1}
		累積	発散 ^{※1}	発散 ^{※1}
	累積最大欠損		40 年目 365 億円	40 年目 240 億円
資金 収支	黒字転換	累積	発散 ^{※1}	発散 ^{※1}
現行スキームに基づく地方負担			603 億円	481 億円
スキーム外の地方負担(40年累計)			612 億円 ^{※2} (15.3 億円/年×40 年相当)	492 億円 ^{※2} (12.3 億円/年×40 年相当)
計			1,215 億円	973 億円
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.51	0.66
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 248 億円 運営費約 3.0 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 ^{※1}	発散 ^{※1}
		累積	発散 ^{※1}	発散 ^{※1}
	累積最大欠損		40 年目 320 億円	40 年目 202 億円
資金 収支	黒字転換	累積	発散 ^{※1}	発散 ^{※1}
現行スキームに基づく地方負担			456 億円	363 億円
スキーム外の地方負担(40年累計)			496 億円 ^{※2} (12.4 億円/年×40 年)	400 億円 ^{※2} (10.0 億円/年×40 年)
計			952 億円	763 億円
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.53	0.69

※1：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。

※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)