

総 括

(1) 需要予測結果

表1 需要予測結果

区 間		第7号線の延伸	敷津長吉線	第5号線の延伸	第8号線の延伸	
		鶴町～大正	住之江公園～ 喜連瓜破	南巽～ 弥刀方面	今里～ 湯里六丁目	
駅 数		6 駅	7 駅	3 駅	6 駅	
営業延長		5.5km	6.9km	4.2km	6.7 km	
実 績 (H22年)	沿線区常住人口	7.0 万人	61.4 万人	33.4 万人	54.5 万人	
	沿線区従業人口	3.3 万人	23.4 万人	12.5 万人	20.9 万人	
	バス本数 (日)	1,186 本	478 本	-	583 本	
	バス利用者数 (日)	33,376 人	8,106 人	-	8,495 人	
推 計 (H42年)	輸送人員 (日)		34,694 人	44,852 人	18,816 人	31,744 人
	輸送人キロ (日)		86,912 人・km	120,508 人・km	46,517 人・km	120,884 人・km
	指 標	1km当たり輸送人員(日)	6,308 人/km	6,500 人/km	4,480 人/km	4,738 人/km
		1km当たり輸送人キロ(日)	15,802 人・km/km	17,465 人・km/km	11,075 人・km/km	18,042 人・km/km
		1人当たり乗車キロ(日)	2.51km	2.69km	2.47km	3.81 km
	地 下 鉄 全 線	乗車 人員 (日)	整備前	2,153 千人	2,153 千人	2,153 千人
整備後			2,177 千人	2,161 千人	2,162 千人	2,161 千人
増減			23 千人	8 千人	8 千人	8 千人
輸送 人キロ (日)		整備前	12,497 千人・km	12,497 千人・km	12,497 千人・km	12,497 千人・km
		整備後	12,658 千人・km	12,572 千人・km	12,666 千人・km	12,582 千人・km
		増減	160 千人・km	75 千人・km	169 千人・km	85 千人・km

注) それぞれの路線を単独で整備した場合の予測であり、並行するバス路線は全て廃止の前提である。

四捨五入の関係で増減が合わないことがある。

(2) 建設費

表2 建設費

		第7号線の延伸 鶴町～大正	敷津長吉線 住之江公園～ 喜連瓜破	第5号線の延伸 南巽～ 弥刀方面	第8号線の延伸 今里～ 湯里六丁目	
駅数		6 駅	7 駅	3 駅	6 駅	
建設延長		5.3km	7.0km	4.2km	6.7 km	
車庫計画		新設	新設	新設	新設無	
車両規格		リニアモータ 駆動車両	リニアモータ 駆動車両	普通地下鉄	リニアモータ 駆動車両	
(基本ケース)						
公 営	総建設費	1,269 億円	1,861 億円	1,338 億円	1,380 億円	
	内 訳	直接工事費	1,046 億円	1,529 億円	1,099 億円	1,124 億円
		消費税	99 億円	151 億円	106 億円	111 億円
		総係費	105 億円	153 億円	110 億円	112 億円
		建設利息	19 億円	28 億円	23 億円	33 億円
備考：キロ当たり建設費	[239 億円/km]	[266 億円/km]	[319 億円/km]	[206 億円/km]		
民 営	総建設費	1,190 億円	1,738 億円	1,242 億円	1,293 億円	
	内 訳	直接工事費	1,046 億円	1,529 億円	1,099 億円	1,124 億円
		消費税	99 億円	151 億円	106 億円	111 億円
		総係費	35 億円	45 億円	26 億円	42 億円
		建設利息	10 億円	13 億円	11 億円	16 億円
備考：キロ当たり建設費	[225 億円/km]	[248 億円/km]	[296 億円/km]	[193 億円/km]		
(コスト削減後)						
主なコスト削減策		鶴見検車場への 車庫の集約化	需要に見合った ダイヤ設定	森ノ宮検車場への 車庫の集約化	需要に見合った ダイヤ設定	
公 営	総建設費	1,046 億円	1,853 億円	1,070 億円	1,363 億円	
	内 訳	直接工事費	860 億円	1,522 億円	880 億円	1,110 億円
		消費税	84 億円	151 億円	83 億円	109 億円
		総係費	86 億円	152 億円	88 億円	111 億円
		建設利息	16 億円	28 億円	19 億円	33 億円
備考：キロ当たり建設費	[197 億円/km]	[265 億円/km]	[255 億円/km]	[203 億円/km]		
民 営	総建設費	980 億円	1,730 億円	944 億円	1,277 億円	
	内 訳	直接工事費	860 億円	1,522 億円	880 億円	1,110 億円
		消費税	84 億円	151 億円	83 億円	109 億円
		総係費	28 億円	44 億円	22 億円	42 億円
		建設利息	8 億円	13 億円	9 億円	16 億円
備考：キロ当たり建設費	[185 億円/km]	[247 億円/km]	[237 億円/km]	[191 億円/km]		
(参考) 運営費の削減		公営6.8億円/年 ^{※1} 民営6.4億円/年 ^{※1}	公営6.4億円/年 ^{※2} 民営5.9億円/年 ^{※2}	公営6.3億円/年 ^{※3} 民営5.4億円/年 ^{※3}	公営6.1億円/年 ^{※4} 民営5.5億円/年 ^{※4}	

- ※1 鶴見検車場への車庫の集約化による維持費の削減、OBの最大限活用による人件費の削減
- ※2 需要に見合ったダイヤ設定、OBの最大限活用による人件費の削減
- ※3 森ノ宮検車場への車庫の集約化による維持費の削減、OBの最大限活用による人件費の削減
- ※4 需要に見合ったダイヤ設定、OBの最大限活用による人件費の削減

(3) 収支採算性・費用対効果

A) I-① (需要：基本ケース、収支算定：基本ケース)

表3 ケースI-①

			第7号線の延伸		敷津長吉線		第5号線の延伸		第8号線の延伸	
公 営			基本ケース		基本ケース		基本ケース		基本ケース	
事業主体			公営		公営		公営		公営	
損益	黒字転換	単年度	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
		累積	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
収支	累積最大欠損		40年目 1,107億円		40年目 1,381億円		40年目 992億円		40年目 955億円	
資金 収支	黒字転換	累積	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
現行スキームに基づく地方負担			570億円		826億円		603億円		620億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円		0億円		0億円		0億円	
計			570億円		826億円		603億円		620億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			1.21		0.99		0.47		0.84	
民 営			基本ケース		基本ケース		基本ケース		基本ケース	
事業主体			建設主体	運営主体	建設主体	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			13.2億円/年		17.7億円/年		12.4億円/年		13.5億円/年	
損益	黒字転換	単年度	13年目	発散 ^{※1}						
		累積	40年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}	39年目	発散 ^{※1}	39年目	発散 ^{※1}
収支	累積最大欠損		12年目 67億円	40年目 973億円	12年目 85億円	40年目 1,150億円	12年目 56億円	40年目 832億円	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 ^{※1}	28年目	発散 ^{※1}	30年目	発散 ^{※1}	29年目	発散 ^{※1}
現行スキームに基づく地方負担			432億円		618億円		456億円		470億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円		0億円		0億円		0億円	
計			432億円		618億円		456億円		470億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			1.26		1.04		0.48		0.87	

※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。

表4 費用対効果(ケースI-①)

単位：百万円

	第7号線の延伸		敷津長吉線		第5号線の延伸		第8号線の延伸	
	公営	民営	公営	民営	公営	民営	公営	民営
利用者便益	96,245	96,245	136,676	136,676	47,663	47,663	85,899	85,899
供給者便益 ^{※2}	-6,748	-8,618	-30,366	-32,501	-15,053	-16,466	-19,194	-20,577
その他便益	9,110	9,990	11,963	11,925	7,631	7,617	9,564	9,564
総便益	98,607	96,717	118,273	116,100	40,241	38,814	76,269	74,886
総費用	81,621	76,650	119,208	111,515	86,037	80,092	90,828	85,769
費用便益比 (B/C) [30年]	1.21	1.26	0.99	1.04	0.47	0.48	0.84	0.87

※2：「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改訂版)」に基づき、バスの供給者便益は、計測対象外としている。

B) I-② (需要：基本ケース、収支算定：基本ケース[コスト削減後])

表5 ケースI-②

			第7号線の延伸		敷津長吉線		第5号線の延伸		第8号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲約223億円 運営費▲約6.8億円/年		コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約6.4億円/年		コスト削減 建設費▲約268億円 運営費▲約6.3億円/年		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		公営		公営	
損益 収支	黒字転換	単年度	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
		累積	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
	累積最大欠損		40年目 834億円		40年目 1,124億円		40年目 740億円		40年目 712億円	
資金 収支	黒字転換	累積	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
現行スキームに基づく地方負担			469億円		825億円		481億円		616億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円		0億円		0億円		0億円	
計			469億円		825億円		481億円		616億円	
費用便益比(B/C)[30年]			1.52		1.05		0.62		0.92	
民 営			コスト削減 建設費▲約210億円 運営費▲約6.4億円/年		コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約5.9億円/年		コスト削減 建設費▲約248億円 運営費▲約5.4億円/年		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			建設主体	運営主体	建設主体	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			10.8億円/年		17.7億円/年		10.0億円/年		13.5億円/年	
損益 収支	黒字転換	単年度	13年目	発散 ^{※1}	13年目	発散 ^{※1}	14年目	発散 ^{※1}	13年目	発散 ^{※1}
		累積	40年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}	39年目	発散 ^{※1}
	累積最大欠損		12年目 52億円	40年目 718億円	12年目 85億円	40年目 915億円	13年目 46億円	40年目 618億円	12年目 57億円	40年目 570億円
資金 収支	黒字転換	累積	29年目	発散 ^{※1}	28年目	発散 ^{※1}	30年目	発散 ^{※1}	29年目	発散 ^{※1}
現行スキームに基づく地方負担			354億円		618億円		363億円		470億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円		0億円		0億円		0億円	
計			354億円		618億円		363億円		470億円	
費用便益比(B/C)[30年]			1.59		1.10		0.64		0.95	

※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。

C) I-③' (需要：基本ケース、収支算定：基本ケース[コスト削減後+新線加算運賃])

表6 ケースI-③'

			第7号線の延伸	敷津長吉線	第5号線の延伸	第8号線の延伸				
公 営			コスト削減 建設費▲約223億円 運営費▲約6.8億円/年	コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約6.4億円/年	コスト削減 建設費▲約268億円 運営費▲約6.3億円/年	コスト削減 建設費▲約17億円 運営費▲約6.1億円/年				
			新線加算運賃250円 ^{※1}	新線加算運賃260円 ^{※1}	新線加算運賃410円 ^{※1}	新線加算運賃230円 ^{※1}				
事業主体			公営	公営	公営	公営				
損益 収支	黒字転換	単年度	14年目	15年目	16年目	17年目				
		累積	38年目	39年目	38年目	40年目				
	累積最大欠損		13年目 100億円	14年目 183億円	15年目 92億円	16年目 113億円				
資金 収支	黒字転換	累積	31年目	31年目	32年目	33年目				
現行スキームに基づく地方負担			469億円	825億円	481億円	616億円				
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円	0億円	0億円	0億円				
計			469億円	825億円	481億円	616億円				
民 営			コスト削減 建設費▲約210億円 運営費▲約6.4億円/年	コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約5.9億円/年	コスト削減 建設費▲約248億円 運営費▲約5.4億円/年	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220円 ^{※1}	新線加算運賃220円 ^{※1}	新線加算運賃350円 ^{※1}	新線加算運賃190円 ^{※1}				
事業主体			運営主体	運営主体	運営主体	運営主体				
線路使用料			10.8億円/年	17.7億円/年	10.0億円/年	13.5億円/年				
損益 収支	黒字転換	単年度	13年目	30年目	13年目	30年目	14年目	30年目	13年目	30年目
		累積	40年目	21年目	40年目	23年目	40年目	20年目	39年目	14年目
	累積最大欠損		12年目 52億円	3年目 22億円	12年目 85億円	4年目 41億円	13年目 46億円	3年目 17億円	12年目 57億円	3年目 15億円
資金 収支	黒字転換	累積	29年目	22年目	28年目	24年目	30年目	21年目	29年目	9年目
現行スキームに基づく地方負担			354億円	618億円	363億円	470億円				
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円	0億円	0億円	0億円				
計			354億円	618億円	363億円	470億円				

※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新線加算運賃

D) II-② (需要：基本ケース、収支算定：感度分析ケース[コスト削減後])

【事業化方策の1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7 ケースII-②

			第7号線の延伸		敷津長吉線		第5号線の延伸		第8号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲約223億円 運営費▲約4.2億円/年		コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約6.2億円/年		コスト削減 建設費▲約268億円 運営費▲約3.1億円/年		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		公営		公営		公営	
損益 収支	黒字転換	単年度	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
		累積	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
	累積最大欠損		40年目 338億円		40年目 277億円		40年目 257億円		40年目 75億円	
資金 収支	黒字転換	累積	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
現行スキームに基づく地方負担			469億円		825億円		481億円		616億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			504億円 ^{※2} (12.6億円/年×40年相当)		856億円 ^{※2} (21.4億円/年×40年相当)		492億円 ^{※2} (12.3億円/年×40年相当)		648億円 ^{※2} (16.2億円/年×40年相当)	
計			973億円		1,681億円		973億円		1,264億円	
費用便益比(B/C)[30年]			1.52		1.05		0.62		0.92	
民 営			コスト削減 建設費▲約210億円 運営費▲約4.0億円/年		コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約5.9億円/年		コスト削減 建設費▲約248億円 運営費▲約3.0億円/年		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			建設主体	運営主体	建設主体	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			0億円/年		0億円/年		0億円/年		0億円/年	
損益 収支	黒字転換	単年度	13年目	発散 ^{※1}	13年目	発散 ^{※1}	14年目	発散 ^{※1}	13年目	発散 ^{※1}
		累積	40年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}	39年目	発散 ^{※1}
	累積最大欠損		12年目 52億円	40年目 286億円	12年目 85億円	40年目 207億円	13年目 46億円	40年目 218億円	12年目 57億円	40年目 30億円
資金 収支	黒字転換	累積	29年目	発散 ^{※1}	28年目	発散 ^{※1}	30年目	発散 ^{※1}	29年目	発散 ^{※1}
現行スキームに基づく地方負担			354億円		618億円		363億円		470億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			432億円 ^{※2} (10.8億円/年×40年)		708億円 ^{※2} (17.7億円/年×40年)		400億円 ^{※2} (10.0億円/年×40年)		540億円 ^{※2} (13.5億円/年×40年)	
計			786億円		1,326億円		763億円		1,010億円	
費用便益比(B/C)[30年]			1.59		1.10		0.64		0.95	

※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)

E) Ⅲ-② (需要：感度分析ケース、収支算定：感度分析ケース[コスト削減後])

【国の答申路線（地交審答申第8号）の考え方に相当】

表8 ケースⅢ-②

			第7号線の延伸		敷津長吉線		第5号線の延伸		第8号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲約223億円 運営費▲約4.2億円/年		コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約6.2億円/年		コスト削減 建設費▲約268億円 運営費▲約3.1億円/年		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		公営		公営		公営	
損益 収支	黒字転換	単年度	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
		累積	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
	累積最大欠損		40年目 307億円		40年目 234億円		40年目 240億円		40年目 32億円	
資金 収支	黒字転換	累積	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		発散 ^{※1}	
現行スキームに基づく地方負担			469億円		825億円		481億円		616億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			504億円 ^{※2} (12.6億円/年×40年相当)		856億円 ^{※2} (21.4億円/年×40年相当)		492億円 ^{※2} (12.3億円/年×40年相当)		648億円 ^{※2} (16.2億円/年×40年相当)	
計			973億円		1,681億円		973億円		1,264億円	
費用便益比(B/C)[30年]			1.63		1.13		0.66		0.98	
民 営			コスト削減 建設費▲約210億円 運営費▲約4.0億円/年		コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約5.9億円/年		コスト削減 建設費▲約248億円 運営費▲約3.0億円/年		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			建設主体	運営主体	建設主体	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			0億円/年		0億円/年		0億円/年		0億円/年	
損益 収支	黒字転換	単年度	13年目	発散 ^{※1}	13年目	発散 ^{※1}	14年目	発散 ^{※1}	13年目	27年目
		累積	40年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}	39年目	36年目
	累積最大欠損		12年目 52億円	40年目 256億円	12年目 85億円	40年目 165億円	13年目 46億円	40年目 202億円	12年目 57億円	6年目 14億円
資金 収支	黒字転換	累積	29年目	発散 ^{※1}	28年目	発散 ^{※1}	30年目	発散 ^{※1}	29年目	29年目
現行スキームに基づく地方負担			354億円		618億円		363億円		470億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			432億円 ^{※2} (10.8億円/年×40年)		708億円 ^{※2} (17.7億円/年×40年)		400億円 ^{※2} (10.0億円/年×40年)		540億円 ^{※2} (13.5億円/年×40年)	
計			786億円		1,326億円		763億円		1,010億円	
費用便益比(B/C)[30年]			1.71		1.18		0.69		1.02	

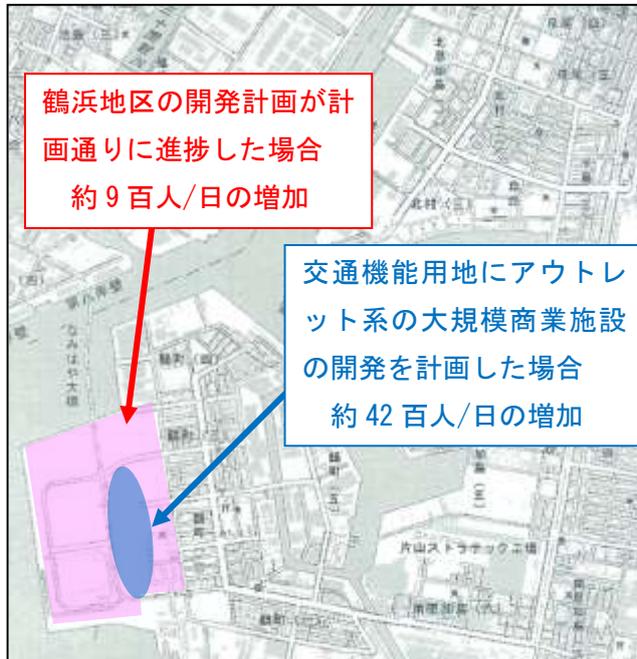
※1：開業からの40年間に於いて、収支の改善傾向が見られず、赤字が膨らみ続けるなど黒字転換しないこと。

※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【一定のシナリオ（仮説）の下での検討】

■第7号線の延伸

1日約5千人の需要増を見込んだ場合



■敷津長吉線

1日約8千人の需要増を見込んだ場合



■第5号線の延伸

まずは導入空間の確保（道路整備）が必要



■第8号線の延伸

1日約1万人の需要増を見込んだ場合

- ① コリアタウンを神戸南京町程度に活性化した場合
11百人/日増
- ② 杭全交差点付近に岩崎橋地区（北地区）クラスの大規模商業施設の開発を計画した場合
25百人/日増
- ③ 湯里6交差点付近に堺・北花田地区開発クラスの大規模商業施設と住宅の開発を計画した場合
66百人/日増

F) IV-② (需要：一定のシナリオ (仮説) の下での検討、収支算定：基本ケース[コスト削減後])

表9 ケースIV-②

			第7号線の延伸		敷津長吉線		第5号線の延伸		第8号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲約223億円 運営費▲約6.8億円/年		コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約6.4億円/年		コスト削減 建設費▲約268億円 運営費▲約6.3億円/年		コスト削減 建設費▲約17億円 運営費▲約6.1億円/年	
			需要5千人/日増		需要8千人/日増		-		需要10千人/日増	
事業主体			公営		公営		-		公営	
損益 収支	黒字転換	単年度	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		-		発散 ^{※1}	
		累積	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		-		発散 ^{※1}	
	累積最大欠損		40年目 782億円	40年目 1,035億円	-		40年目 552億円			
資金 収支	黒字転換	累積	発散 ^{※1}		発散 ^{※1}		-		発散 ^{※1}	
現行スキームに基づく地方負担			469億円		825億円		-		616億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円		0億円		-		0億円	
計			469億円		825億円		-		616億円	
費用便益比(B/C)[30年]			1.79		1.29		-		1.29	
民 営			コスト削減 建設費▲約210億円 運営費▲約6.4億円/年		コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約5.9億円/年		コスト削減 建設費▲約248億円 運営費▲約5.4億円/年		コスト削減 建設費▲約16億円 運営費▲約5.5億円/年	
			需要5千人/日増		需要8千人/日増		-		需要10千人/日増	
事業主体			建設主体	運営主体	建設主体	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			10.8億円/年		17.7億円/年		-		13.5億円/年	
損益 収支	黒字転換	単年度	13年目	発散 ^{※1}	13年目	発散 ^{※1}	-	-	13年目	発散 ^{※1}
		累積	40年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}	-	-	39年目	発散 ^{※1}
	累積最大欠損		12年目 67億円	40年目 668億円	12年目 85億円	40年目 828億円	-	-	12年目 57億円	40年目 413億円
資金 収支	黒字転換	累積	29年目	発散 ^{※1}	28年目	発散 ^{※1}	-	-	29年目	発散 ^{※1}
現行スキームに基づく地方負担			354億円		618億円		-		470億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円		0億円		-		0億円	
計			354億円		618億円		-		470億円	
費用便益比(B/C)[30年]			1.88		1.36		-		1.35	

※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。

G) IV-④ (需要：一定のシナリオ(仮説)の下での検討、収支算定：基本ケース[コスト削減後])

+新線加算運賃+追加補助)

表10 ケースIV-④

			第7号線の延伸	敷津長吉線	第5号線の延伸	第8号線の延伸
公 営			コスト削減 建設費▲約223億円 運営費▲約6.8億円/年	コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約6.4億円/年	コスト削減 建設費▲約268億円 運営費▲約6.3億円/年	コスト削減 建設費▲約17億円 運営費▲約6.1億円/年
			需要5千人/日増 新線加算運賃60円 +追加補助13.7億円/年 ^{※1}	需要8千人/日増 新線加算運賃60円 +追加補助18.0億円/年 ^{※1}	—	需要10千人/日増 新線加算運賃60円 +追加補助7.4億円/年 ^{※1}
事業主体			公営	公営	公営	公営
損益 収支	黒字転換	単年度	15年目	15年目	—	17年目
		累積	40年目	40年目	—	40年目
	累積最大欠損		14年目 109億円	14年目 196億円	—	16年目 119億円
資金 収支	黒字転換	累積	32年目	32年目	—	33年目
現行スキームに基づく地方負担			469億円	825億円	—	616億円
スキーム外の地方負担(40年累計)			548億円	720億円	—	296億円
計			1,017億円	1,545億円	—	912億円
費用便益比(B/C)[30年]			1.78	1.29	—	1.29
民 営			コスト削減 建設費▲約210億円 運営費▲約6.4億円/年	コスト削減 建設費▲約8億円 運営費▲約5.9億円/年	コスト削減 建設費▲約248億円 運営費▲約5.4億円/年	コスト削減 建設費▲約16億円 運営費▲約5.5億円/年
			需要5千人/日増 新線加算運賃60円 +追加補助11.1億円/年 ^{※1}	需要8千人/日増 新線加算運賃60円 +追加補助13.5億円/年 ^{※1}	—	需要10千人/日増 新線加算運賃60円 +追加補助4.2億円/年 ^{※1}
事業主体			建設主体 運営主体	建設主体 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			10.8億円/年	17.7億円/年	—	13.5億円/年
損益 収支	黒字転換	単年度	13年目 31年目	13年目 30年目	— —	13年目 31年目
		累積	40年目 39年目	40年目 39年目	— —	39年目 31年目
	累積最大欠損		12年目 5年目 67億円 18億円	12年目 6年目 85億円 38億円	— —	12年目 3年目 57億円 11億円
資金 収支	黒字転換	累積	29年目 26年目	28年目 27年目	— —	29年目 24年目
現行スキームに基づく地方負担			354億円	618億円	—	470億円
スキーム外の地方負担(40年累計)			444億円	540億円	—	168億円
計			798億円	1,158億円	—	638億円
費用便益比(B/C)[30年]			1.87	1.35	—	1.34

※1：60円の新線加算運賃に加えて、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追加補助。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)