

敷津長吉線 [住之江公園～喜連瓜破] (詳細版)

1 沿線区の現状と課題

(1) 敷津長吉線 [住之江公園～喜連瓜破]

(a) 路線の概要

敷津長吉線 (住之江公園～喜連瓜破) の概要を、以下のとおりに示す。

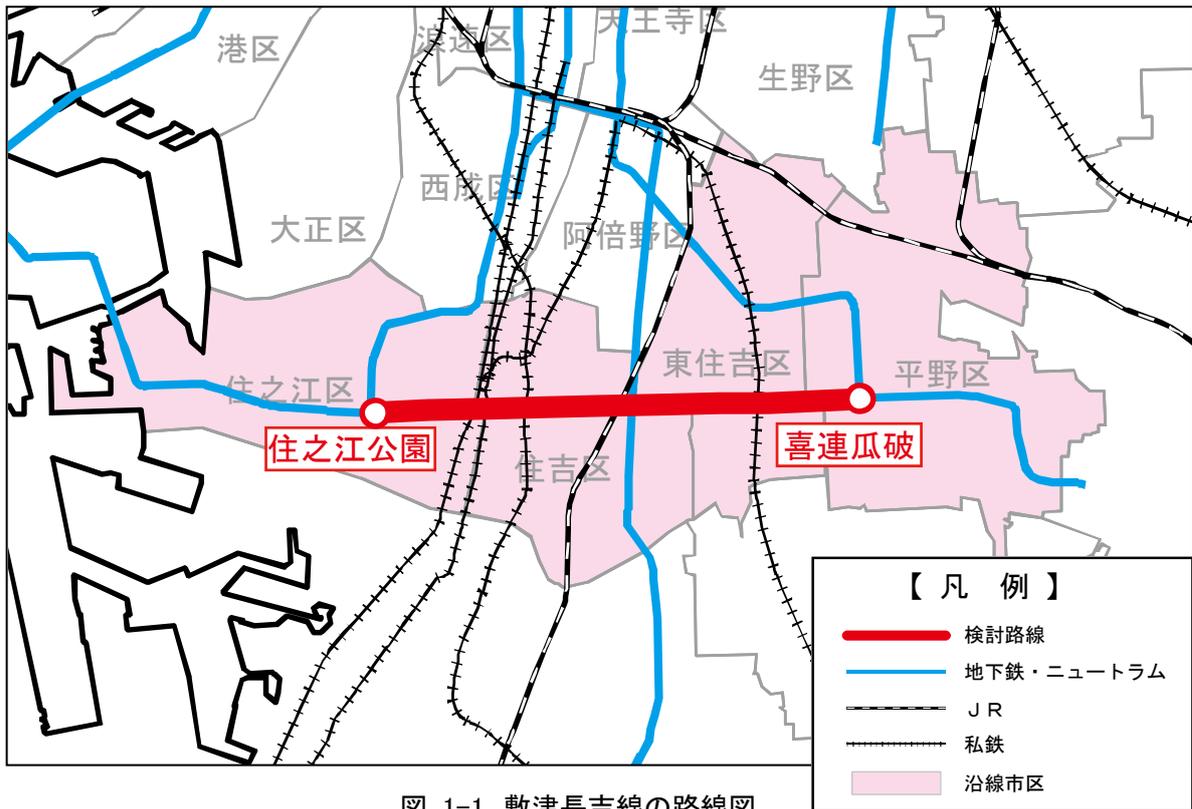


図 1-1 敷津長吉線の路線図

表 1-1 敷津長吉線の概要

諸元	区間	住之江公園～喜連瓜破
	延長	建設区間：7.0km 営業区間：6.9km
	車両	リニアモーター駆動式中量規模地下鉄
	車両編成	4両
	運転	ワンマン運転
	運転間隔	運転間隔 朝ラッシュ：4分～5分、夕ラッシュ：5分、昼間：10分
	工法	全線地下式
	車庫	新設（長居公園の地下を想定）

※第8号線と同程度として想定する

表 1-2 敷津長吉線の概要(続き)

経緯		昭和 57 年の「大阪を中心とする鉄道網整備網構想について」において、構想路線に位置づけ。 平成元年に「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に位置づけ。
国の答申 における 位置づけ	運輸政策審 議会答申第 10 号 (平成元年 5 月)	今後整備について検討すべき路線 (ランク C) ・大阪市南部地域における東西方向の需要の動向、テクノポート大阪計画の整備状況、当該整備に伴う新規需要の規模等を総合的に勘案して、路線整備の必要性を検討。
	近畿地方交 通審議会答 申第 8 号 (平成 16 年 10 月)	(検討対象路線として審議) 答申されず
市会での主な議論 (新たな提案に関する こと)		・鉄道網だけではなく、交通網として現行のバスのスムーズな運行も検討 ・第 8 号線と敷津長吉線を接続し環状線化
沿線の状 況	道路幅員	道路幅員 25m (片側 2 車線) 住之江公園前交差点～湯里六交差点 道路幅員 30m (片側 3 車線) 湯里六交差点～瓜破交差点
	沿線 4 区の合計 (平成 22 年)	
	常住人口	約 61.4 (万人)
	就業人口	約 25.6 (万人)
	従業人口	約 23.4 (万人)
	沿線から 500m にかかる町丁の合計 (平成 22 年) ※従業人口のみ平成 21 年	
	常住人口	約 17.7 (万人)
	高齢化率	約 24.5 (%)
	人口密度	約 15.4 (千人/km ²)
	従業人口	約 5.4 (万人)

(b) 沿線の土地利用

●沿線の土地利用状況

沿線は、東側では一戸建て住宅や共同住宅などの住宅系の建物が多いが、大阪芸術大学などの「文教施設」、長居公園や住吉大社などの「公園・緑地・お墓施設」、住之江ボートレース場などの「遊戯・娯楽・サービス施設」など、多彩な施設が沿線各地に立地している。

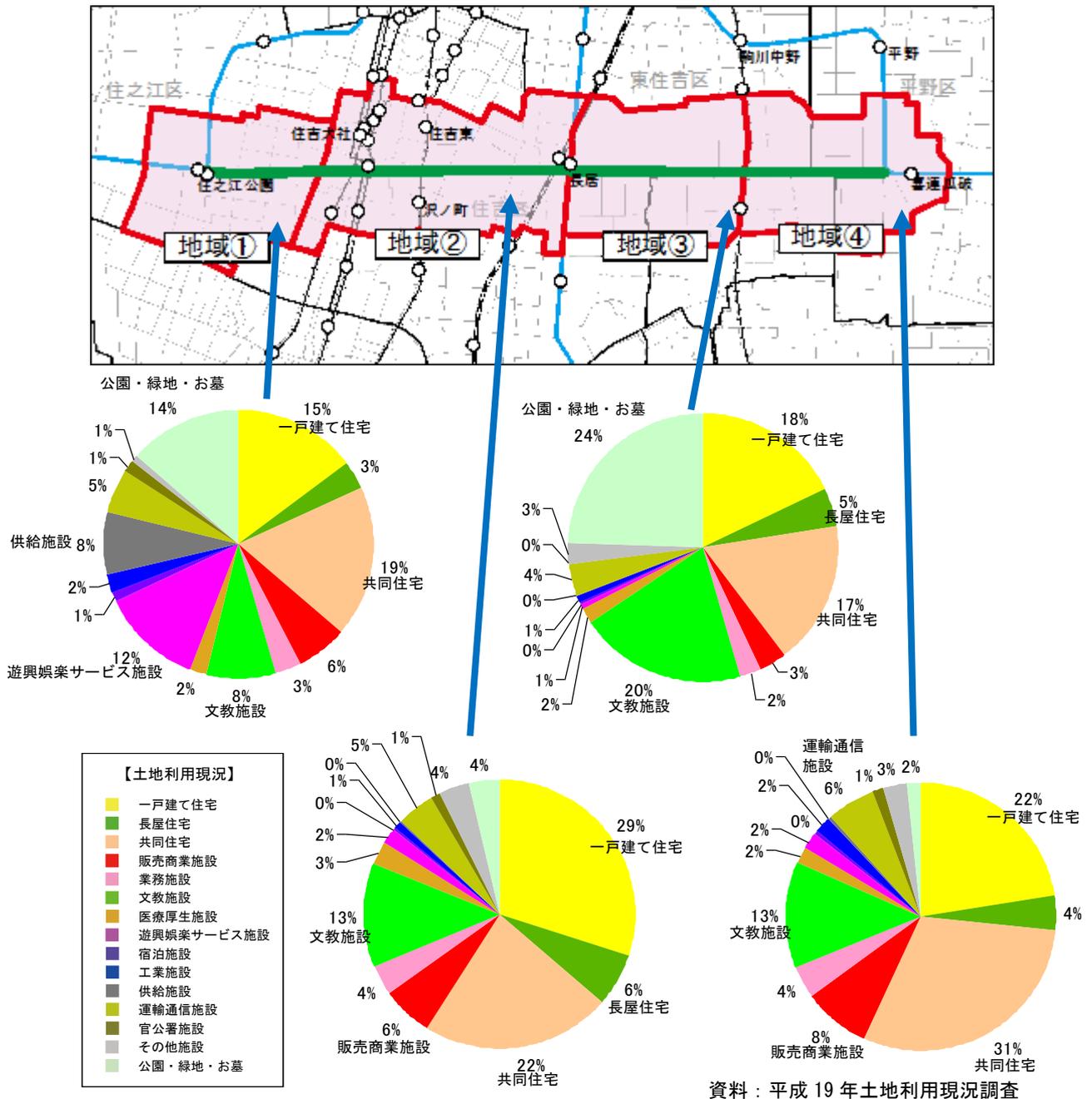


図 1-2 沿線の土地利用状況

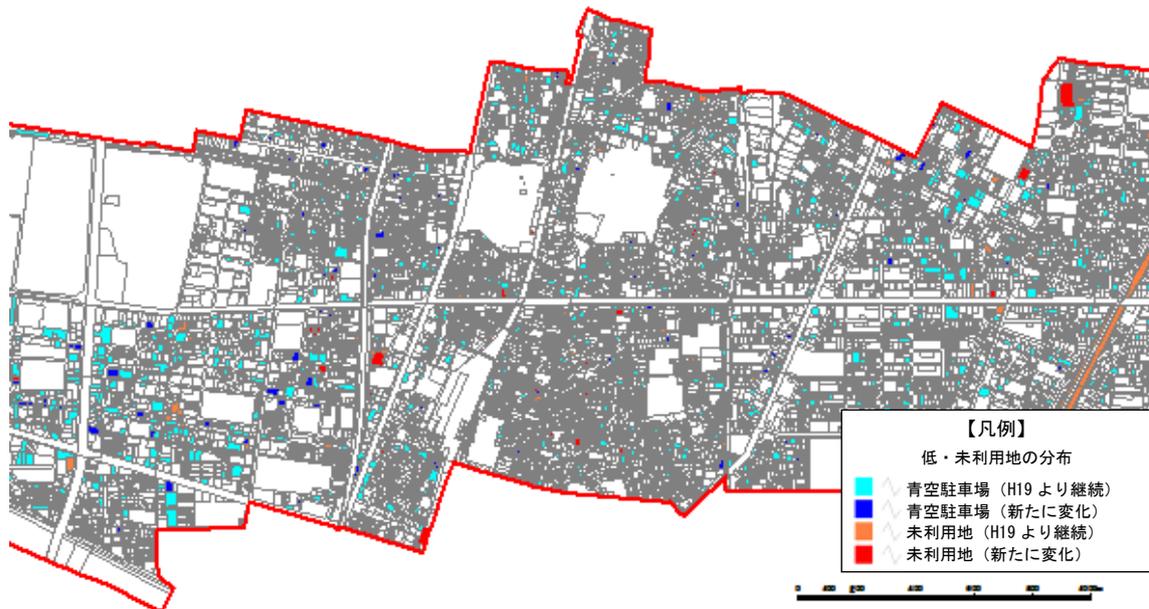
●沿線の低未利用地

沿線は、生産緑地が多く存在する。青空駐車場や未利用地といった低未利用地の変化を見ると、住之江公園南側において新たに青空駐車場へ変化した土地が多く見受けられる。



出典：マップナビおおさか

図 1-3 沿線の生産緑地の状況①



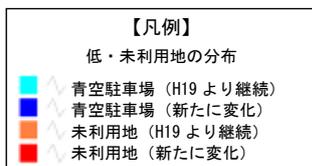
資料：平成 19 年土地利用現況調査、直近：H26 時点の現地調査

図 1-4 沿線の低未利用地の状況①



出典：マップナビおおさか

図 1-5 沿線の生産緑地の状況②



資料：平成 19 年土地利用現況調査、直近：H26 時点の現地調査

図 1-6 沿線の低未利用地の状況②

●その他の主要施設等の立地状況

沿線は大規模な公園が立地し、生産緑地も多く分布している地域でもある。また、阪和線の連立事業等による未利用地が残されている。

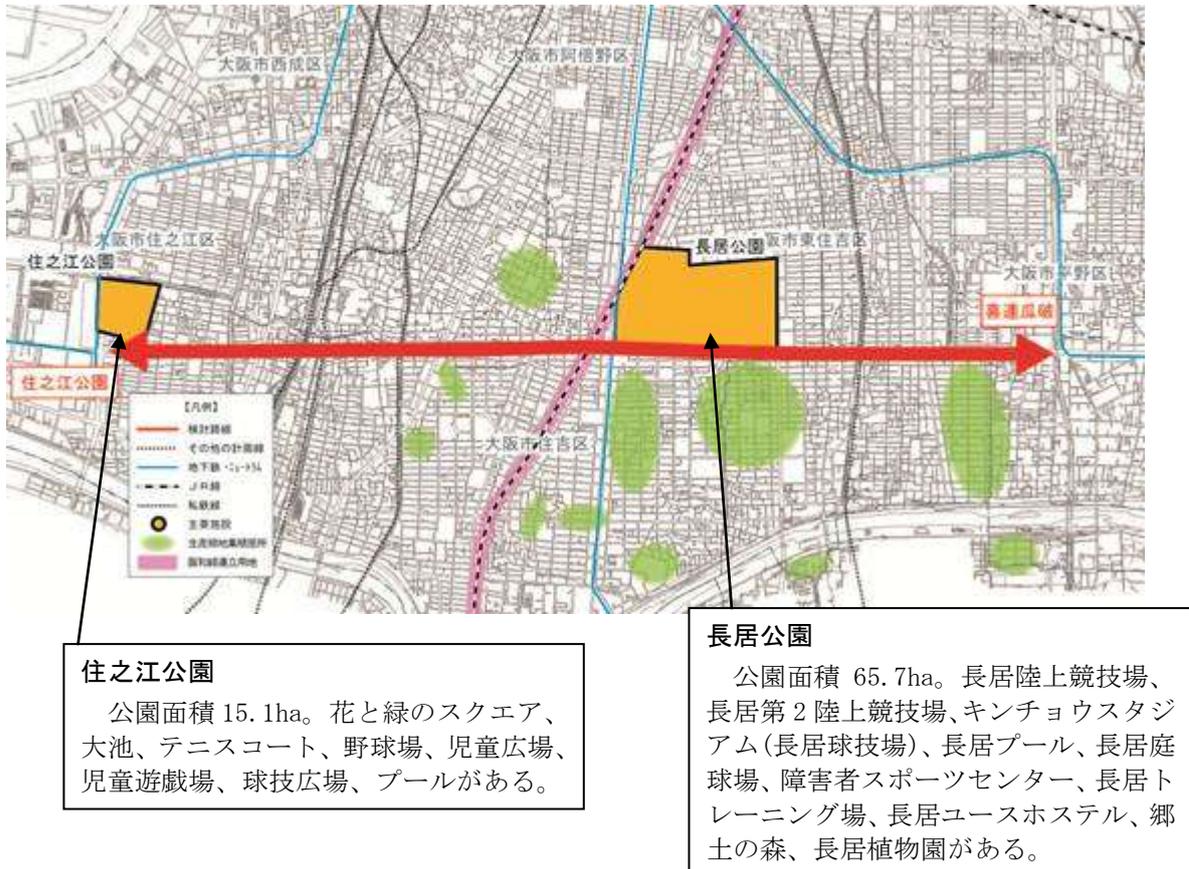


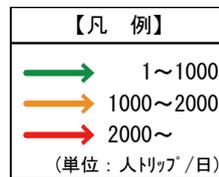
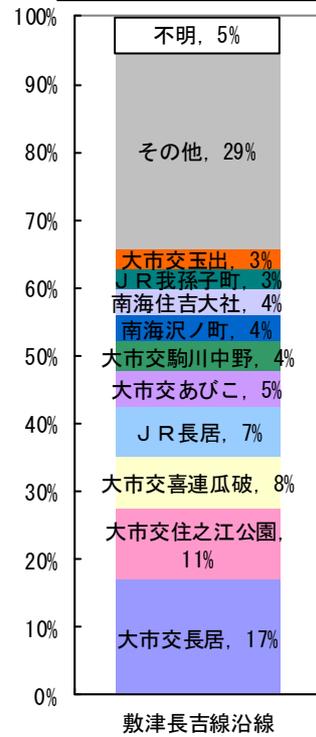
図 1-7 沿線の主要施設等

(c) 沿線の交通状況

●沿線からの初乗駅分布

沿線からは、沿線内の長居や住之江公園の利用が多いが、玉出や駒川中野などへの沿線外へのトリップも多くみられる。

(鉄道トリップ計：58,547人)

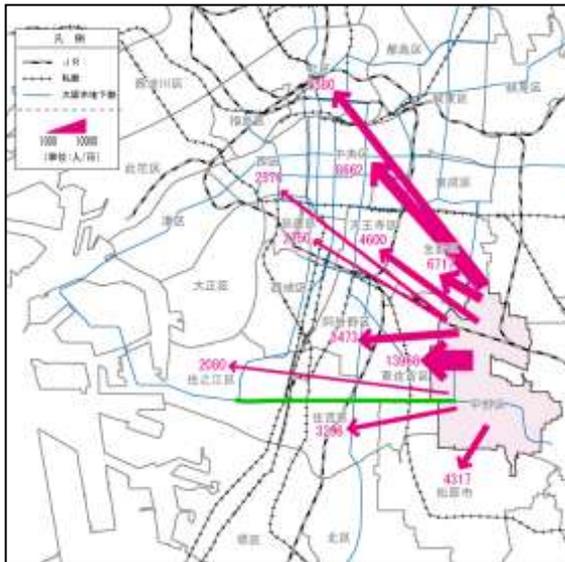


資料：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査
(沿線 500m 圏からの鉄道トリップの初乗駅上位 10 駅を图示)

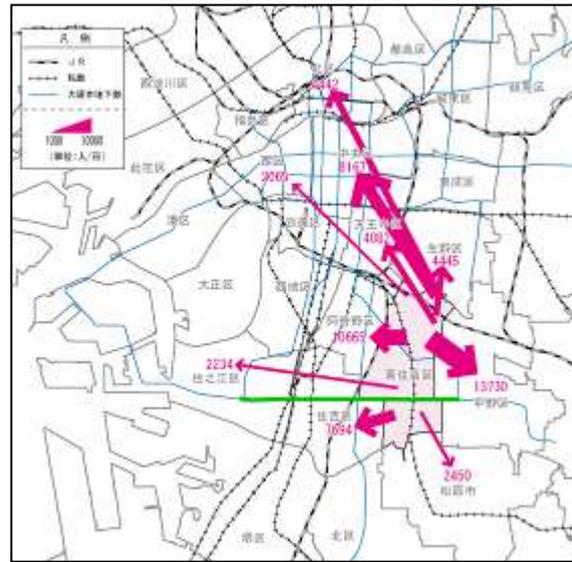
図 1-8 沿線地域からの初乗駅構成比と初乗駅分布<沿線 500m 圏>

●沿線からのOD分布

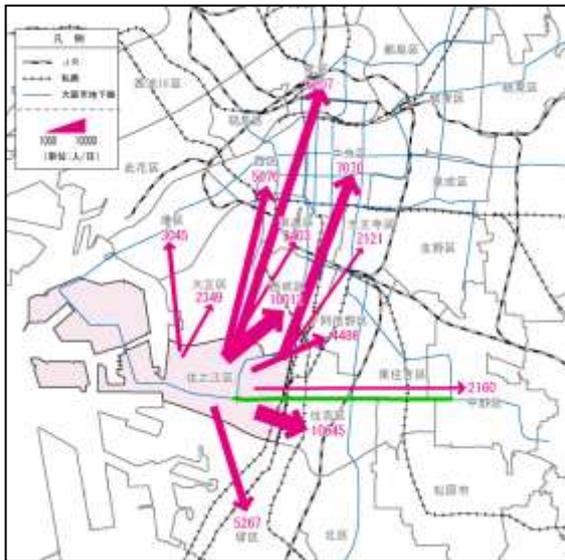
沿線4区の主な流動を見ると、各区と隣接している区以外へも、東西方向に約2〜3千人程度の交通がみられる。一方で、都心6区・隣接している区・沿線地域以外では、2千人以上の交通はほぼみられない。



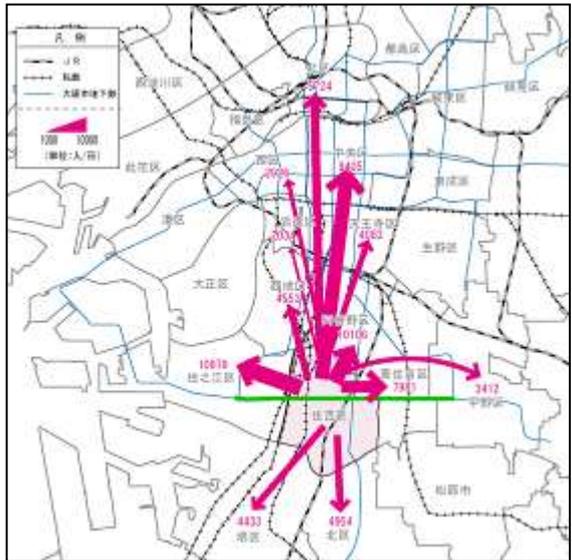
(平野区)



(東住吉区)



(住之江区)



(住吉区)

資料：H22 近畿圏パーソントリップ調査
 ※大阪市各区、松原市、堺市北部各区の内、交通量 2000 人/日以上を流す
 図 1-9 沿線4区から周辺地域への交通量

●並行区間のバス系統

(現状)

並行区間のバス路線は、平成 22 年時点で往復 478 本/日運行しており、並行区間の輸送人員（並行区間へ流入もしくは並行区間で乗車）は、約 8,100 人/日となっている。

表 1-3 敷津長吉線の並行区間のバス系統

運行系統	運行本数			合計	478
	住之江公園(方面) ⇒喜連瓜破(方面)	喜連瓜破(方面) ⇒住之江公園(方面)			
24	25	26			
15	24	24			
15-1	12	10	※1		
48	26	27			
63	27	28			
65	24	24			
66	19		※1		
4	33	32			
4A	38	39			
5	14	26			
小計	242	236		合計	478

※1:朝夕時間帯のみ運行・運行回数が少ない系統
注)敷津長吉線を一部でも併行運行するバス系統を抽出した

	住之江公園(方面) ⇒喜連瓜破(方面)	喜連瓜破(方面) ⇒住之江公園(方面)	輸送人員
流入	774	1,502	8,106
乗車	3,331	2,499	

(推移)

並行区間の輸送人員は、平成 4 年から平成 10 年においては同程度であったが、平成 22 年にかけては大きく減少している。

表 1-4 敷津長吉線の並行区間のバス利用者数の推移

		住之江公園(方面) ⇒喜連瓜破(方面)	喜連瓜破(方面) ⇒住之江公園(方面)	輸送人員	運行本数
平成4年	流入	537	1,952	10697(100)	704(100)
	乗車	4,766	3,442		
平成10年	流入	886	2,036	10275(96)	689(98)
	乗車	4,235	3,118		
平成22年	流入	774	1,502	8106(76)	478(68)
	乗車	3,331	2,499		

資料:交通調査結果による
注)敷津長吉線を一部でも併行運行するバス系統を抽出し、敷津長吉線の区間のバス利用者数を抽出した。
()は平成4年を100とした場合の値



図 1-10 敷津長吉線沿線のバス路線図(平成 22 年時点)

(d) 沿線の特徴と今後の課題

沿線地域は東西方向の交通が少ないものの、全ての鉄道路線が南北方向に走行しており、東西方向の鉄道での移動が不便な地域である。

また、臨海部においては今後の成長が期待される地域でもあり、ニュートラムを經由して、大阪南部からの臨海部アクセス路線となりうる路線でもあることから、これを踏まえた検討が必要となってくる。

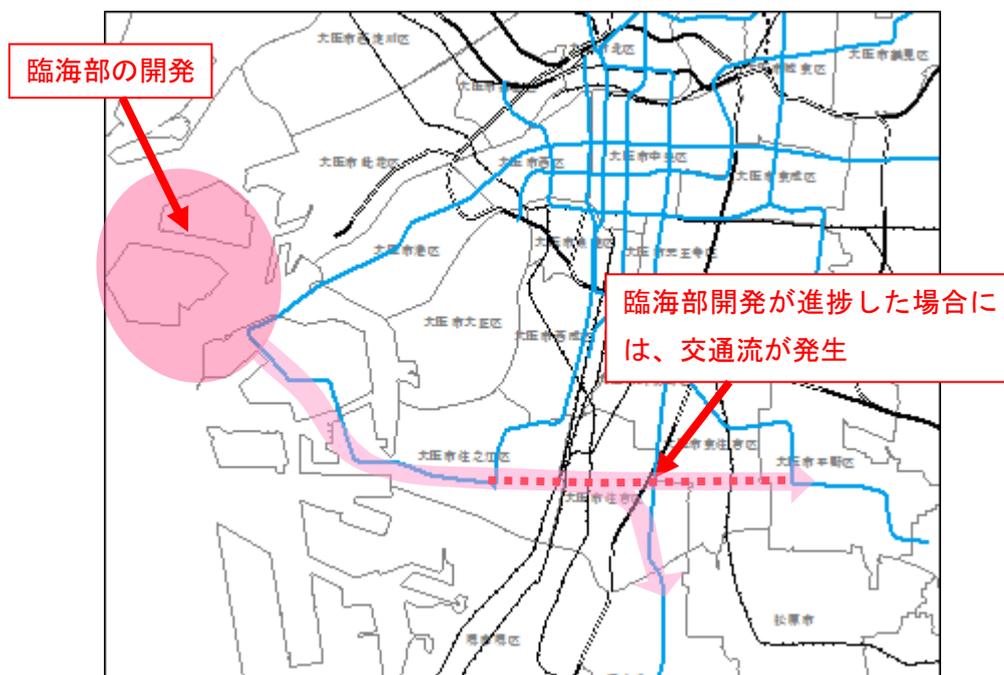
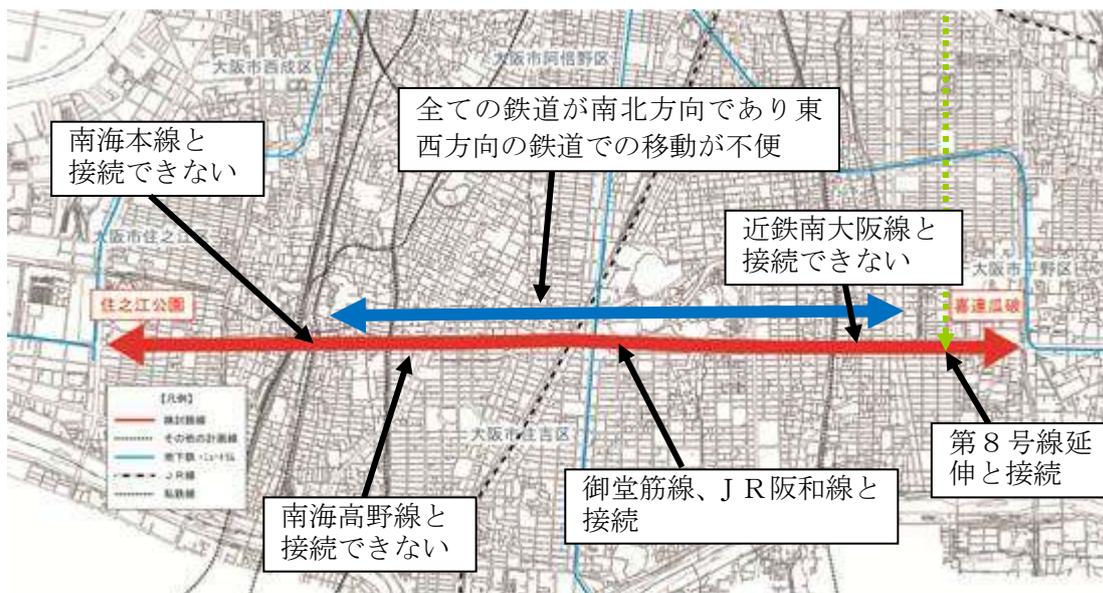


図 1-11 敷津長吉線沿線の特徴と課題

2 需要予測

(1) 将来需要予測の諸条件

(a) 検討路線

本資料では、「大阪市交通事業の設置等に関する条例」に定められた未着手の4路線のうち、敷津長吉線について予測・分析した結果を整理する。検討パターンは、以下のネットワークを想定する。

その他の路線として、「おおさか東線」の北区間および「東海道線支線の地下化」については事業中であり、おおさか東線のJR長瀬～新加美駅間においては、新駅（仮）加美衣摺駅）の設置の認可申請がされたことから、将来予測では、これらは整備ありを前提とする。

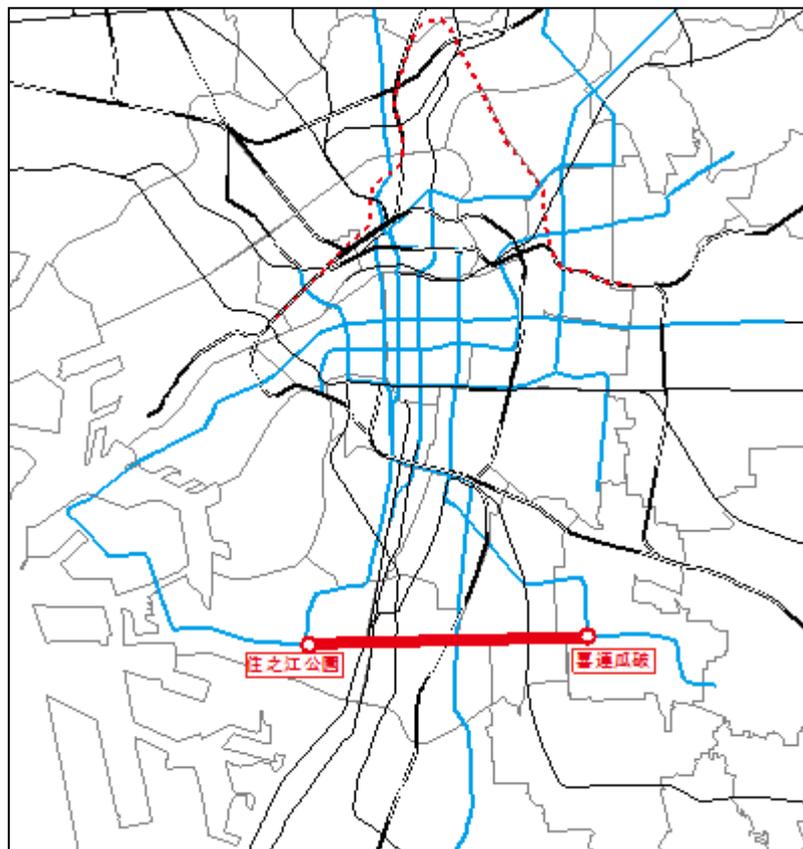


図 2-1 将来ネットワーク

(b) ネットワーク条件

鉄道ネットワークの運転本数や停車駅・所要時間等の諸条件は、輸送需要に影響を及ぼす一方で、輸送の実績に応じて変化していくものでもあることから、現時点でのこれらの諸条件の設定は難しい。

そのため、既設線と同程度の運転条件を想定して、以下の条件により予測を行う。

表 2-1 検討路線の諸条件

	敷津長吉線																								
整備 区間	・敷津長吉線（住之江公園～喜連瓜破）																								
運転 本数	終日 上り 146本 下り 145本 ピーク 上り 14本 下り 13本 ※現行の第8号線（井高野～今里間）と同程度																								
所要 時間	住之江公園～喜連瓜破間 約12分 ※現行の既設線の速度と同程度として設定（現行の第8号線と同程度とした）																								
運賃	地下鉄事業民営化基本プラン（案）の料金値下げの内容等を考慮して設定する <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">0～3km 200円</td> <td style="width: 10%; text-align: center;">⇒</td> <td style="width: 40%; text-align: center;">(値下げ後)</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3～7km 230円</td> <td></td> <td style="text-align: center;">0～1.5km 180円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">7～13km 270円</td> <td></td> <td style="text-align: center;">1.5～3.0km 190円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">13～19km 310円</td> <td></td> <td style="text-align: center;">3.0～4.5km 220円</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">19km～ 360円</td> <td></td> <td style="text-align: center;">4.5～7.0km 240円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">7.0～13.0km 280円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">13.0～19.0km 330円</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">19.0km～ 380円</td> </tr> </table> <p>注意：上記には5%（値下げ後には10%）の消費税を含む</p>	0～3km 200円	⇒	(値下げ後)	3～7km 230円		0～1.5km 180円	7～13km 270円		1.5～3.0km 190円	13～19km 310円		3.0～4.5km 220円	19km～ 360円		4.5～7.0km 240円			7.0～13.0km 280円			13.0～19.0km 330円			19.0km～ 380円
0～3km 200円	⇒	(値下げ後)																							
3～7km 230円		0～1.5km 180円																							
7～13km 270円		1.5～3.0km 190円																							
13～19km 310円		3.0～4.5km 220円																							
19km～ 360円		4.5～7.0km 240円																							
		7.0～13.0km 280円																							
		13.0～19.0km 330円																							
		19.0km～ 380円																							
周辺 バス 路線	整備区間と並行するバス路線は廃止を前提とする。 （ただし、並行区間のみ廃止とし、その他の区間のバス運行を残す。）																								

(c) 沿線人口の設定

敷津長吉線においても、第8号線延伸の検討時と同様に、地下鉄整備後には住宅等の開発が行われ、新たな人口増加が予想されることから、第8号線開業区間（井高野～今里間）での実績をもとに、沿線の人口増加を想定する。

設定する範囲（概ね500m圏）とその設定結果は以下の通り。

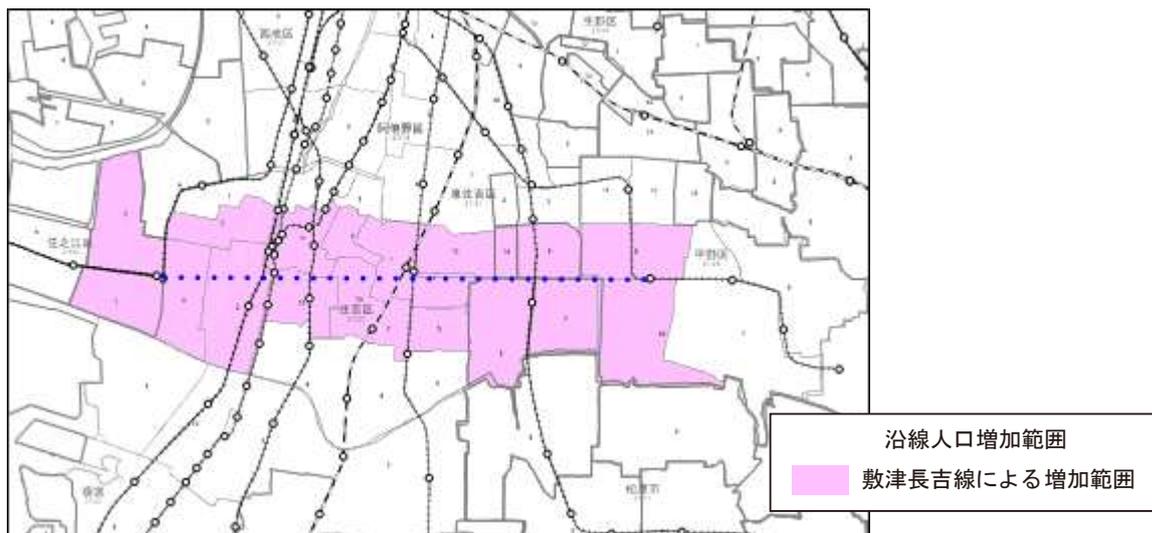


図 2-2 敷津長吉線整備による沿線人口の増加を見込む範囲

表 2-2 開発等の考慮による沿線等の人口の変化(敷津長吉線)

	常住人口 敷津長吉線			
	第1段階	第2段階	1→2の増減	
住之江区	108,526	109,368	842	(0.8%)
住吉区	138,300	139,507	1,207	(0.9%)
平野区	181,463	181,461	-2	(▲0.0%)
沿線3区計	428,289	430,336	2,047	(0.5%)
大阪市計	2,474,447	2,474,471	24	(0.0%)
大阪府計	8,118,391	8,118,391	0	(0.0%)

	就業人口 敷津長吉線			
	第1段階	第2段階	1→2の増減	
住之江区	42,476	42,824	348	(0.8%)
住吉区	54,220	54,688	468	(0.9%)
平野区	70,993	70,982	-11	(▲0.0%)
沿線3区計	167,689	168,494	805	(0.5%)
大阪市計	1,012,673	1,012,495	-178	(▲0.0%)
大阪府計	3,282,293	3,282,293	0	(0.0%)

	従業人口 敷津長吉線			
	第1段階	第2段階	1→2の増減	
住之江区	61,004	67,339	6,335	(10.4%)
住吉区	39,976	38,510	-1,466	(▲3.7%)
平野区	61,856	59,587	-2,269	(▲3.7%)
沿線3区計	162,836	165,436	2,600	(1.6%)
大阪市計	1,700,831	1,740,532	39,701	(2.3%)
大阪府計	3,624,864	3,624,864	0	(0.0%)

	就学人口 敷津長吉線			
	第1段階	第2段階	1→2の増減	
住之江区	4,078	4,133	55	(1.3%)
住吉区	5,978	6,026	48	(0.8%)
平野区	7,767	7,771	4	(0.1%)
沿線3区計	17,823	17,930	107	(0.6%)
大阪市計	96,299	96,431	132	(0.1%)
大阪府計	373,359	373,359	0	(0.0%)

	従学人口 敷津長吉線			
	第1段階	第2段階	1→2の増減	
住之江区	3,484	3,484	0	(0.0%)
住吉区	9,615	9,615	0	(0.0%)
平野区	4,821	4,821	0	(0.0%)
沿線3区計	17,920	17,920	0	(0.0%)
大阪市計	125,868	125,868	0	(0.0%)
大阪府計	385,713	385,713	0	(0.0%)

注：第1段階は国立社会保障人口問題研究所の推計人口を基に、現況の就業率・就学率等から各人口指標を算定した結果、第2段階は開発計画等による新たな人口移動を考慮し算定した結果を示している。

(2) 需要予測結果

① 需要予測結果

平成 42 年における敷津長吉線の需要予測結果は約 45 千人／日となった。

表 2-3 運輸総括表

	敷津長吉線
年次	平成 42 年
集計区間	住之江公園～喜連瓜破
駅数 (駅)	7
距離 (km)	6.9
利用者数 (人)	44,852
1 km 当たり利用者数 (人/km)	6,500
輸送人キロ (人・km)	120,508
1 km 当たり輸送人キロ (輸送密度) (人 km/km)	17,465
1 人当たり乗車キロ (km/人)	2.69

※) 数値は平成42年の需要予測結果による

② 各号線の利用者数の変化

路線別の利用者数の変化を見ると、敷津長吉線の整備により、長居で接続する御堂筋線が増加し、代わって四つ橋線や中央線で大きく減少し、これらの路線との競合関係が見られる。

表 2-4 路線別利用者数

		整備なし	敷津長吉線
輸送人員	御堂筋線	1,009	1,019 (▲10)
	谷町線	453	449 (▲4)
	四つ橋線	232	222 (▲10)
	中央線	263	256 (▲7)
	千日前線	175	175 (▲0)
	堺筋線	277	276 (▲1)
	長堀鶴見緑地線	143	143 (0)
	今里筋線	54	52 (▲2)
	敷津長吉線	0	45 (45)
	南港ポートタウン線	53	56 (3)
乗車人員	全線	2,153	2,161 (8)

単位 千人/日

注) 路線別の輸送人員は、路線別の乗車人員に他線からの乗換人員を加えたもの

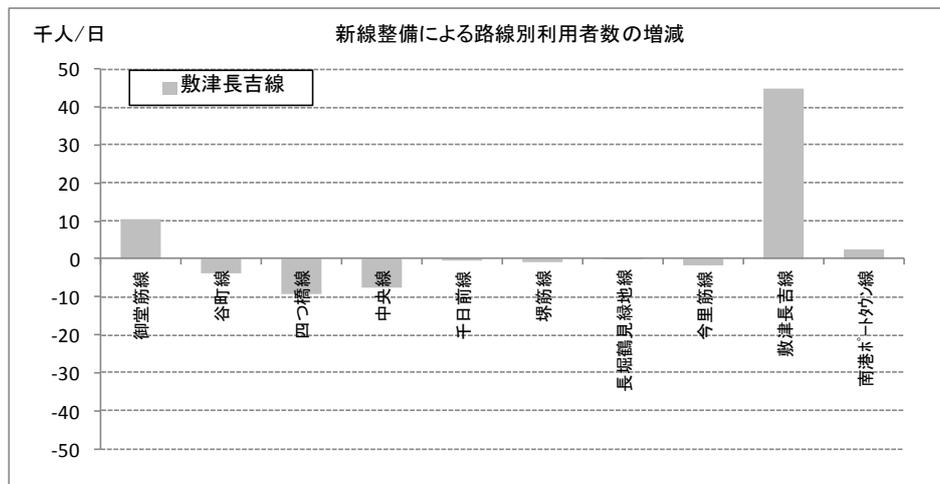
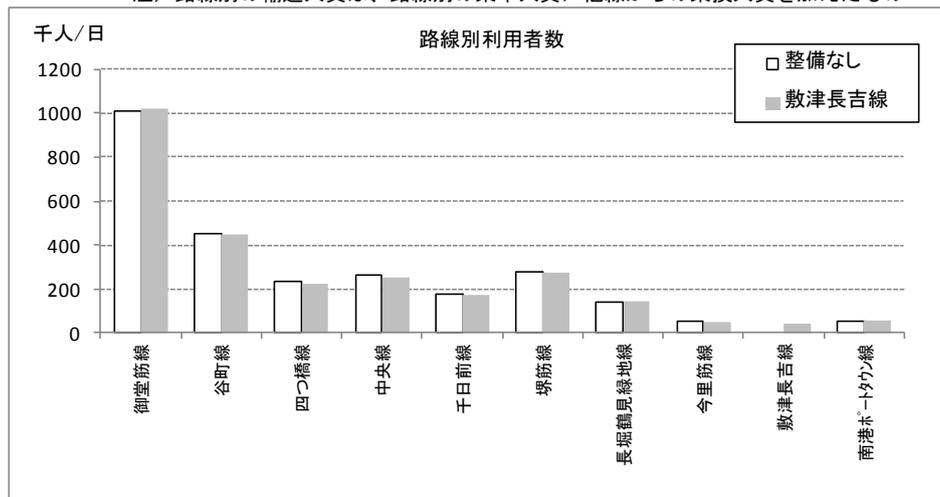


図 2-3 路線別利用者数(⊕利用者数/⊖新線整備による増減)

輸送人キロでみても、敷津長吉線の輸送人キロに比べて、地下鉄全線での輸送人キロの増加が小さく、他号線との競合関係にあることが分かる。路線別では、接続する谷町線や四つ橋線で減少し、御堂筋線へ転換する路線となっている。

表 2-5 路線別輸送人キロ

	整備なし	敷津長吉線
輸送人キロ		
御堂筋線	5,381	5,465 (84)
谷町線	2,212	2,166 (▲46)
四つ橋線	921	860 (▲61)
中央線	1,392	1,341 (▲50)
千日前線	603	604 (1)
堺筋線	1,047	1,042 (▲5)
長堀鶴見緑地線	532	532 (▲0)
今里筋線	240	234 (▲6)
敷津長吉線	0	121 (121)
南港ポートタウン線	169	207 (38)
全線	12,497	12,572 (75)

単位 千人キロ/日

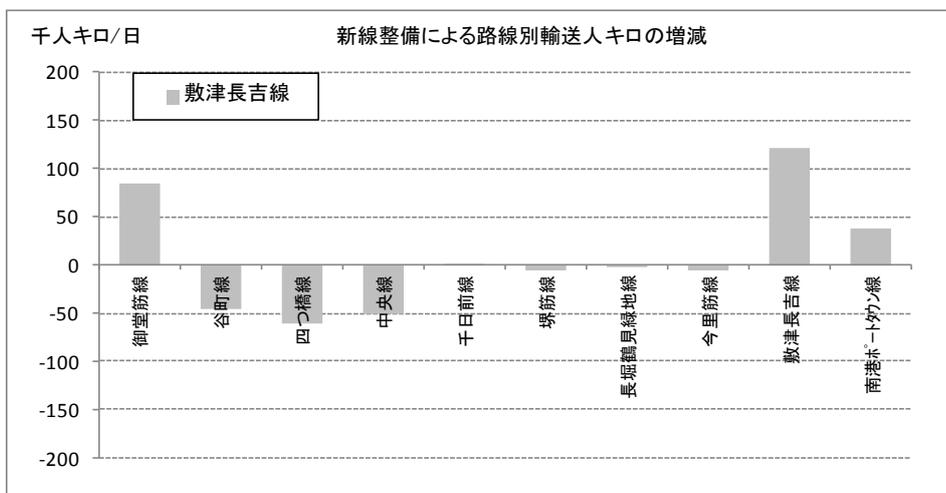
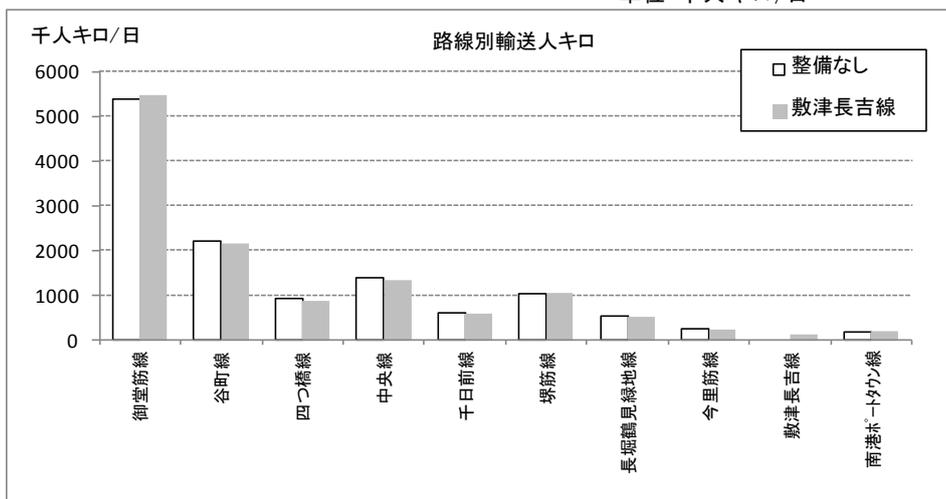


図 2-4 路線別輸送人キロ(⊕利用者数/⊖新線整備による増減)

③ 利用交通流動

敷津長吉線では地下鉄御堂筋線および南港ポートタウン線との乗り継ぎ利用が見られる。

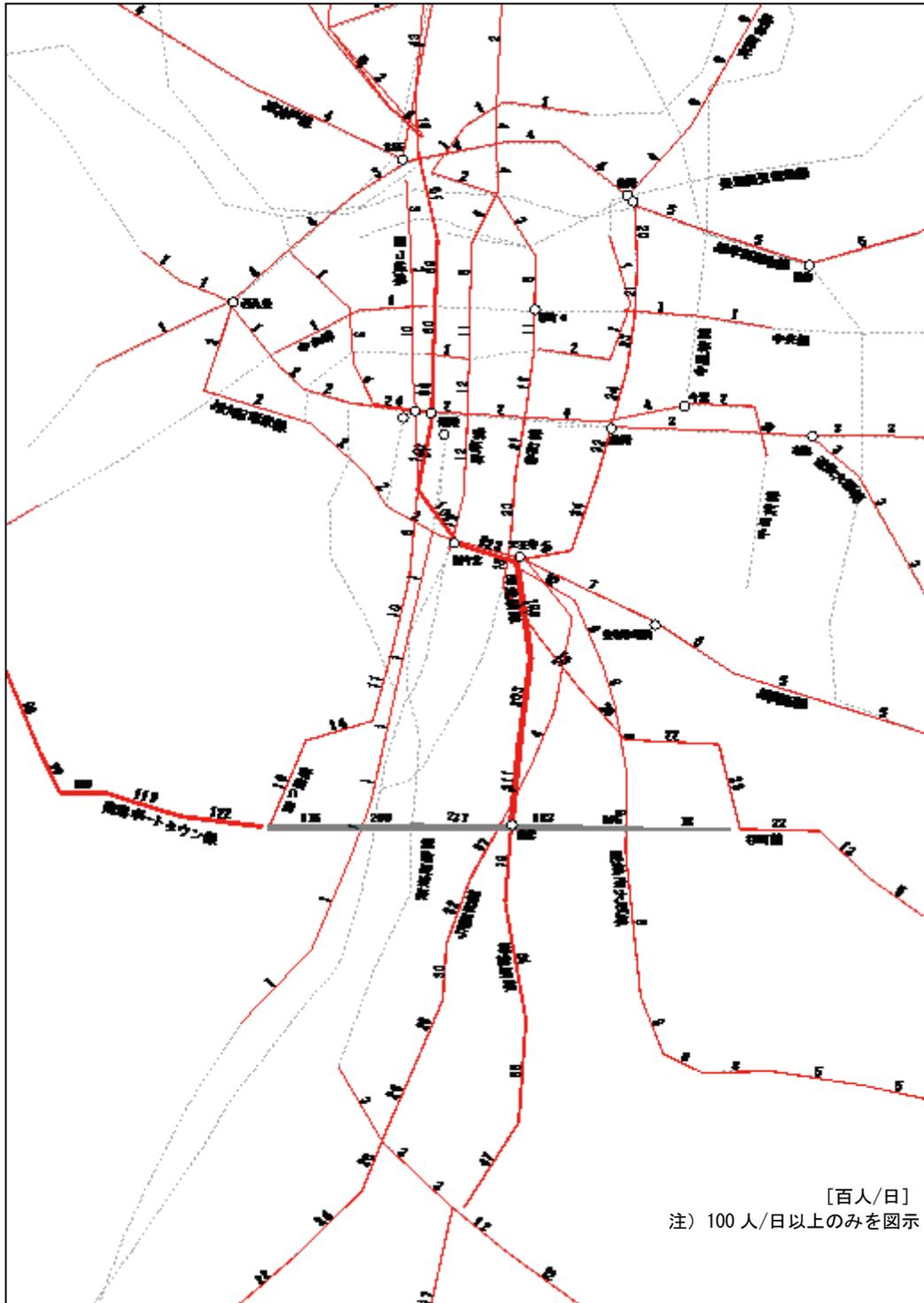


図 2-5 新線区間の利用交通流動(敷津長吉線)

④ 新線部の駅勢圏

敷津長吉線では、鉄道利用不便地域となっている湯里六周辺や住吉周辺などからの利用が多く、これらの地域から長居経由での乗換利用になっていると考えられる。

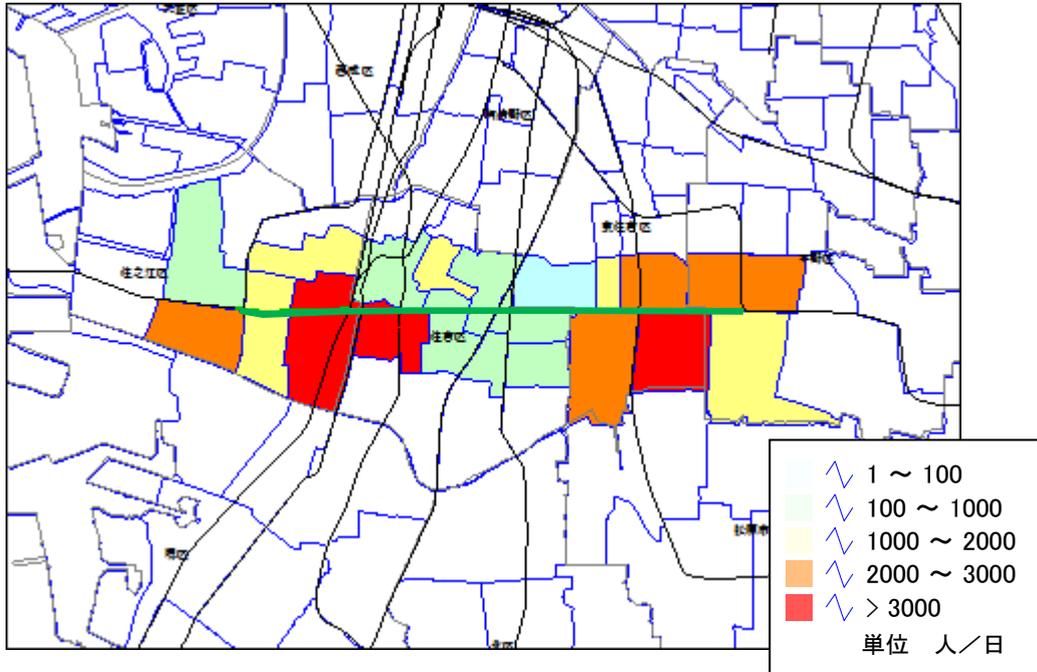
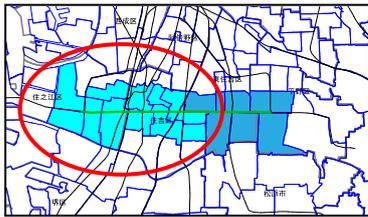
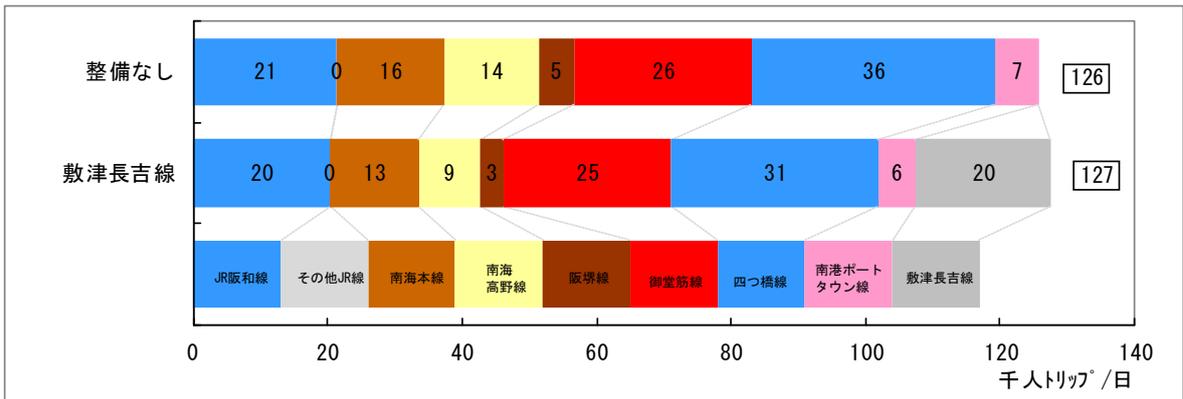


図 2-6 新線部の駅勢圏(敷津長吉線)

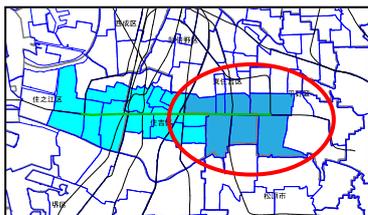
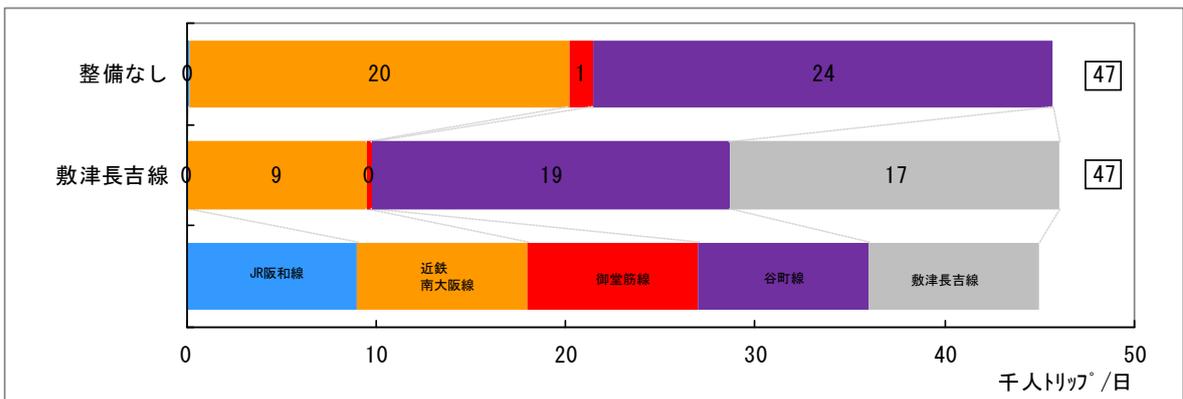
⑤ 利用駅の変化

敷津長吉線について、沿線のうち西側の2区（住之江区・住吉区）では、南海高野線や四つ橋線で大きな減少が見受けられる。

また、東側の2区（東住吉区・平野区）では、近鉄南大阪線や谷町線での大きな減少が見受けられる。



左の色塗り範囲のうち、住之江区・住吉区を発着する初乗乗車および最終降車の駅を路線別に集計した。
 (ただし乗車・降車の両方をカウントしているため、範囲の内々トリップは2回カウントしている。)



左の色塗り範囲のうち、東住吉区・平野区を発着する初乗乗車および最終降車の駅を路線別に集計した。
 (ただし乗車・降車の両方をカウントしているため、範囲の内々トリップは2回カウントしている。)

図 2-7 沿線からの利用路線の変化(敷津長吉線)

⑥ 利用者の発着地分布

敷津長吉線では、沿線の4区の発着が多いが、次いで、大阪市中心区や北区・阿倍野区や、堺市北区など、御堂筋線の沿線にも大きく分布している。

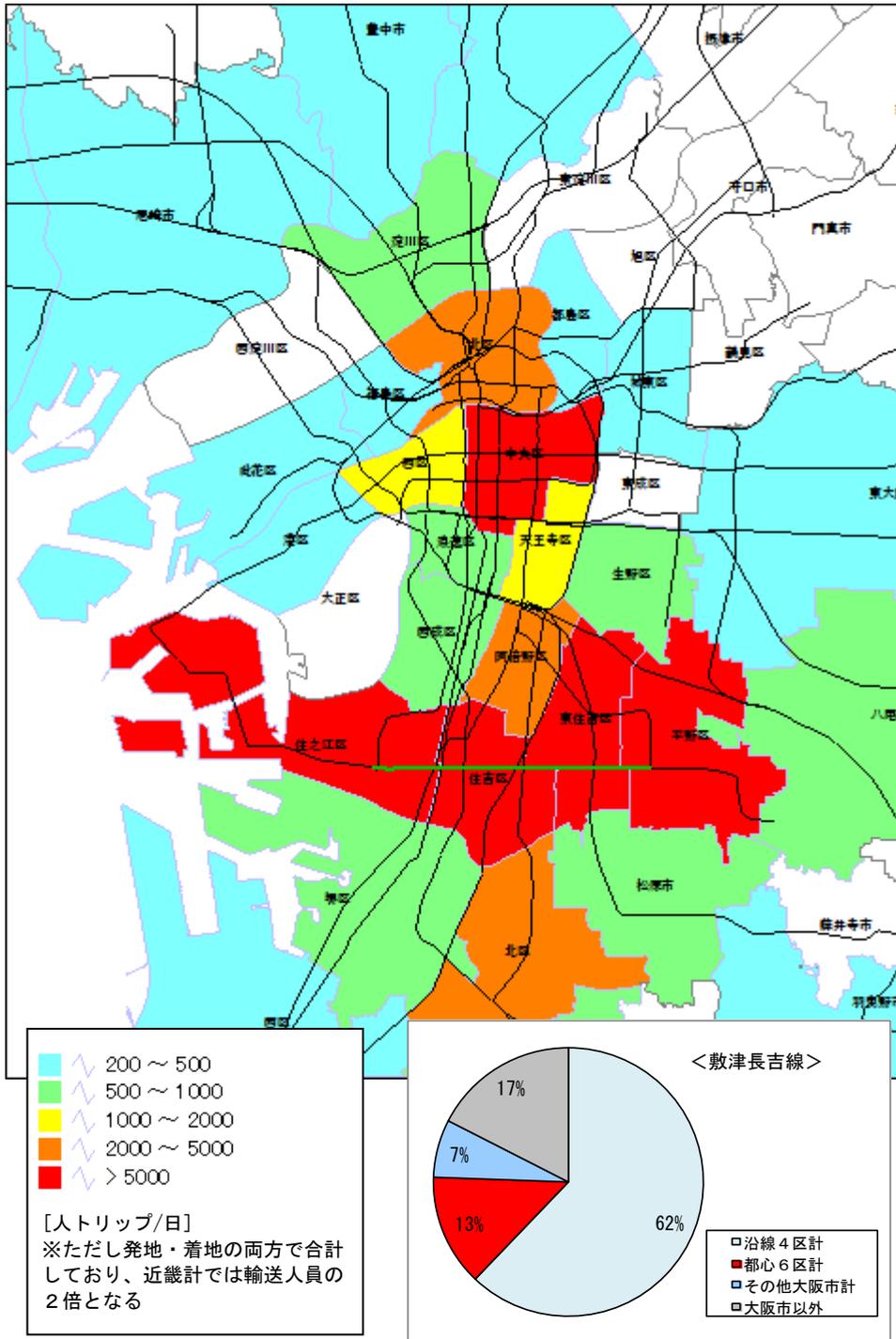


図 2-8 新線部分の利用者の発着地分布(敷津長吉線)

3 建設計画

(1) 建設計画概要

収支採算性の検討を行うに当たり、以下の通りに建設計画を想定して、採算性の分析を行う。

表 3-1 建設計画概要

区間	住之江公園 ～ 喜連瓜破	
営業延長	複線 6.9 km	
建設延長	複線 7.0 km	
規格	軌間	1,435 mm
	軌条	50 kgN
	電気方式	直流 1,500V (架空線方式)
	車両	リニアモーター駆動式中量規模地下鉄
工法	全線地下式 (開削およびシールド工法)	
駅数	7 駅	
車庫計画	新設 (長居公園の地下を想定)	
工期	平成 29 年度～平成 36 年度	
運転計画	開業時 4 両 4～5 分間隔 (ラッシュ時)	

※基本的には今里筋線 (井高野～今里間) に同じ

(2) 建設費

① 基本的な考え方

地下鉄第8号線延伸（今里～湯里六丁目間）における検討と同様に、公営および民営の両方について検討を行う。公営および民営の基本的な考え方は、以下の通り。

(a) 公営の場合

- i) 直接工事費：諸条件により設定
- ii) 消費税：10%
- iii) 総係費：直接工事費の10%
- iv) 建設利息：5年据置30年償還, 利率2.8%（平成25年度予算ベース）
- V) 更新費用：車両費（25年目で中間更新、50年目で更新）
駅務機器費（10年目毎に更新）を見込む

(b) 民営の場合

- i) 直接工事費：公営と同じ
（理由）補助スキームを適用していることから契約手法や積算手法の簡素化は見込めず、かつ公営においても発注単位が大規模なため大型化・発注単位の集約化による効果が積算上は見込めないため
- ii) 消費税：10%
- iii) 総係費：直接工事費の2.9%（西大阪高速鉄道及び中之島高速鉄道実績より）
（理由）職員による工事の監督・検査業務を義務付けている地方自治法の適用がなくなり、経験豊富な受注者を選定しての受注者への監督や検査の簡素化等により要員の効率化が図れるため
- iv) 建設利息：3年据置10年償還, 利率1.65%
（関西私鉄5社及びJR西日本有価証券報告書より）
- V) 更新費用：車両費（25年目で中間更新、50年目で更新）
駅務機器費（10年目毎に更新）を見込む

② 建設費の設定

●敷津長吉線

○【公営】

表 3-2 住之江公園～喜連瓜破間(公営)の建設費

		公 営		備 考
		建設・運営：交通局		
総 建 設 費		1,861 億円		
内 訳	直接工事費	1,529 億円		
	消 費 税	151 億円	10%	
	総 係 費	153 億円	直接工事費の 10%	
	建設利息	28 億円	5 年据置 30 年償還, 利率 2.8%	
備考：キロ当たり建設費		[266 億円/km]		

○【民営】

表 3-3 住之江公園～喜連瓜破間(民営)の建設費

		民 営			備 考
		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		1,738 億円	93 億円	1,645 億円	
内 訳	直接工事費	1,529 億円	82 億円	1,447 億円	
	消 費 税	151 億円	8 億円	143 億円	10%
	総 係 費	45 億円	3 億円	42 億円	直接工事費の 2.9%
	建設利息	13 億円	—	13 億円	3 年据置 10 年償還, 利率 1.65%
備考：キロ当たり建設費		[248 億円/km]	—	—	

4 収支採算性

(1) 収支採算性分析の基本的な考え方

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り、第8号線延伸の検討と同様に、収支採算性分析において、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。

なお、民営を想定した場合には、以下の通り、上下分離方式を前提とする。

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

●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】	総建設費	財源				
		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	1,645	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

(2) 収支採算性分析の条件

① 収支算定要領【公営】

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。

② 収支算定要領【民営】

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。																		

(3) 収支採算性分析の結果

○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 4-6 需要予測に基づく収支採算性分析結果

			敷津長吉線	
公 営Ⅰ			公営Ⅰ-①	
			基本ケース	
事業主体			公営	
損益 収支	黒字 転換	単年度	発散※	
		累積	発散※	
	累積最大欠損		40年目	1,381億円
資金 収支	黒字 転換	累積	発散※	
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	
計			826億円	
民営Ⅰ			民営Ⅰ-①	
			基本ケース	
事業主体			建設 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※
		累積	40年目	発散※
	累積最大欠損		12年目 85億円	40年目 1,150億円
資金 収支	黒字 転換	累積	28年目	発散※
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	
計			618億円	

※：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。