

## 第5号線（千日前線）の延伸〔南巽～弥刀方面〕（詳細版）

## 1 沿線区の現状と課題

## （1）第5号線（千日前線）の延伸〔南巽～弥刀方面〕

## （a）路線の概要

第5号線の延伸（南巽～弥刀方面）の概要を、以下のとおりに示す。

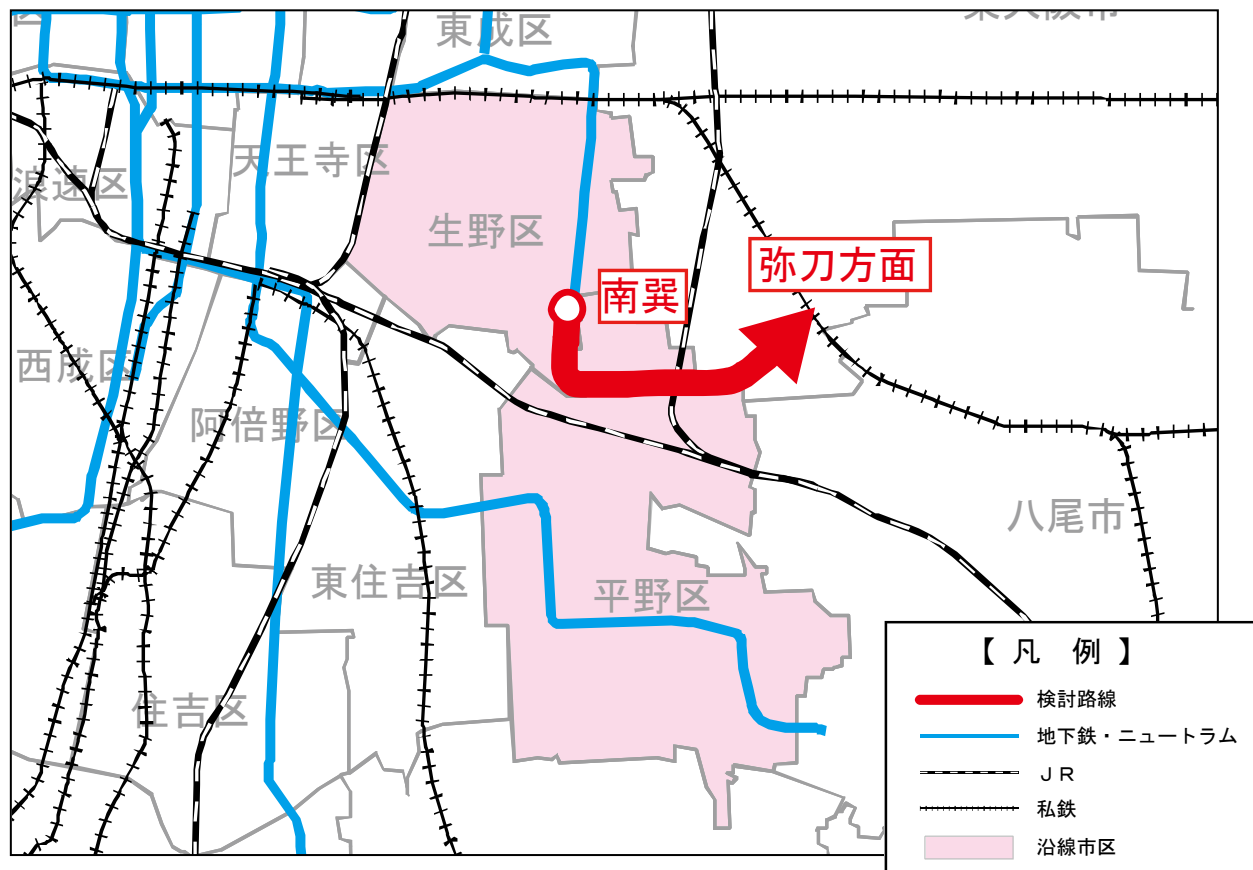


図 1-1 第5号線延伸区間の路線図

表 1-1 第5号線の延伸の概要

|    |      |                                                                |
|----|------|----------------------------------------------------------------|
| 諸元 | 区間   | 南巽～弥刀方面                                                        |
|    | 延長   | 建設区間：4.2km 営業区間：4.2km                                          |
|    | 車両   | 普通地下鉄                                                          |
|    | 車両編成 | 4両                                                             |
|    | 運転   | ワンマン運転予定（現在はツーマン運転）                                            |
|    | 運転間隔 | 運転間隔 朝ラッシュ：4分5秒～4分10秒、タラッシュ：4分45秒<br>昼間7分<br>※千日前線の既設区間と同程度と想定 |
|    | 工法   | 全線地下式                                                          |
|    | 車庫   | 新設（久宝寺緑地の地下を想定）                                                |

表 1-2 第5号線の延伸の概要(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。<br>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<br>における<br>位置づけ          | 運輸政策審<br>議会答申第<br>10 号<br>(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)<br>・ 東大阪地域の整備状況、当該開発に伴う新規需要の規模、近鉄大阪線の輸送の動向等を総合的に勘案して、路線整備の必要性について検討。 |
|                               | 近畿地方交<br>通審議会答<br>申第8号<br>(平成16年10月)         | (検討対象路線として審議)<br>答申されず                                                                       |
| 市会での主な議論<br>(新たな提案に関する<br>こと) |                                              | ・ 内環状線から国道 2 5 号線を東へ行く路線<br>・ JR 平野を通り地下鉄平野へ接続                                               |
| 沿線の状<br>況                     | 道路幅員                                         | (現道なし)                                                                                       |
|                               | 沿線 2 区の合計 (平成 22 年)                          |                                                                                              |
|                               | 常住人口                                         | 約 33.4 (万人)                                                                                  |
|                               | 就業人口                                         | 約 13.6 (万人)                                                                                  |
|                               | 従業人口                                         | 約 12.5 (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 8.2 (万人)                                                                                   |
|                               | 高齢化率                                         | 約 24.9 (%)                                                                                   |
|                               | 人口密度                                         | 約 11.0 (千人/km <sup>2</sup> )                                                                 |
|                               | 従業人口                                         | 約 4.3(万人)                                                                                    |

(b) 沿線の土地利用

●沿線の都市施設

沿線の都市施設は、大阪市内で大きなものは、加美霊園と加美長沢公園が隣接して立地しているのみであり、地域の都市計画道路も未整備となっている。

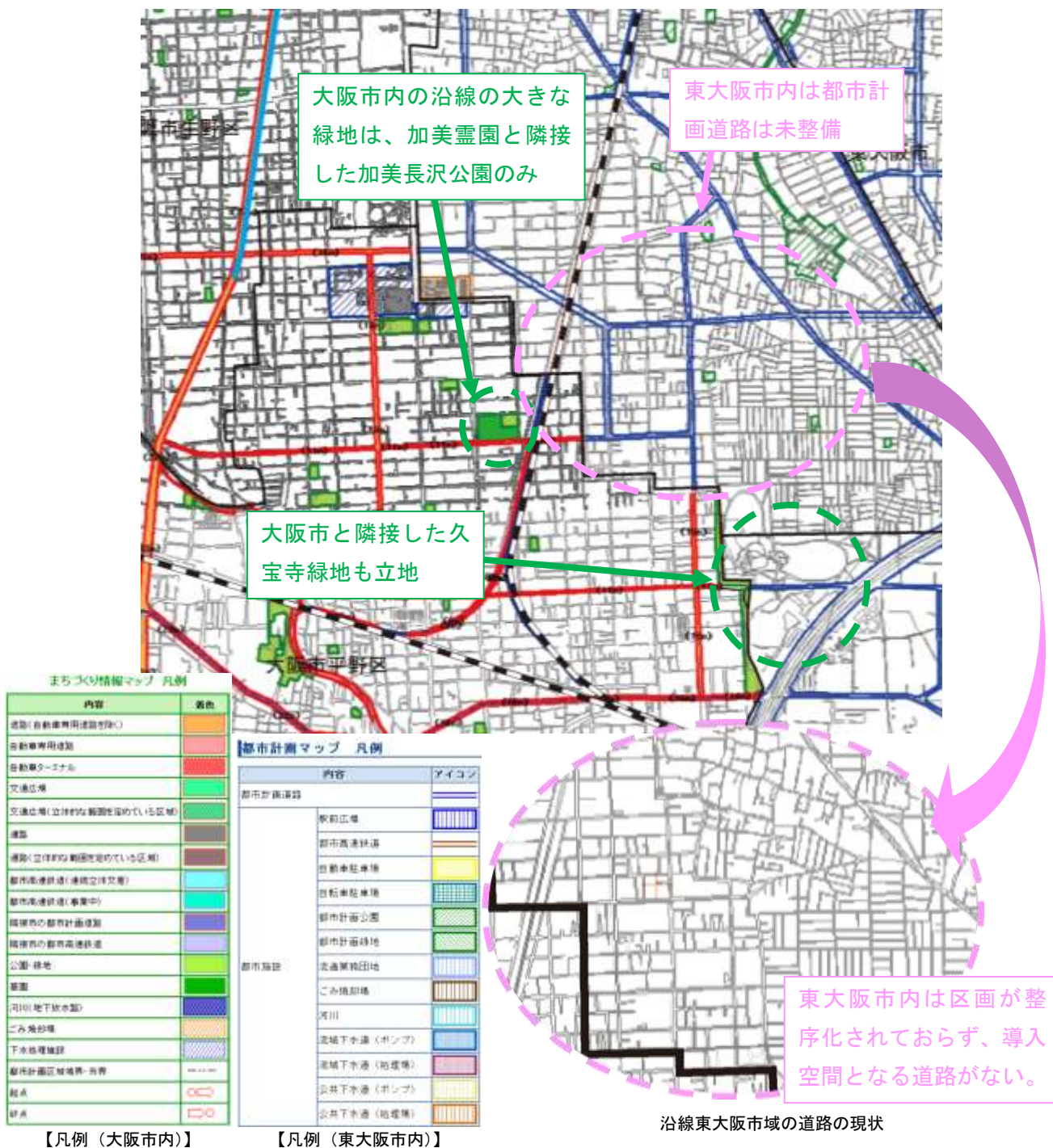
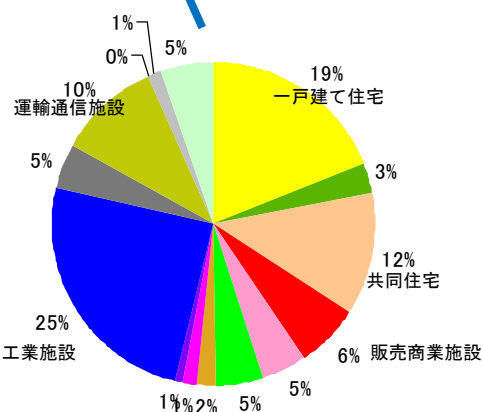
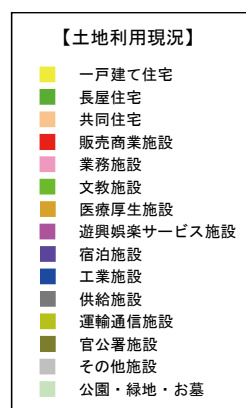
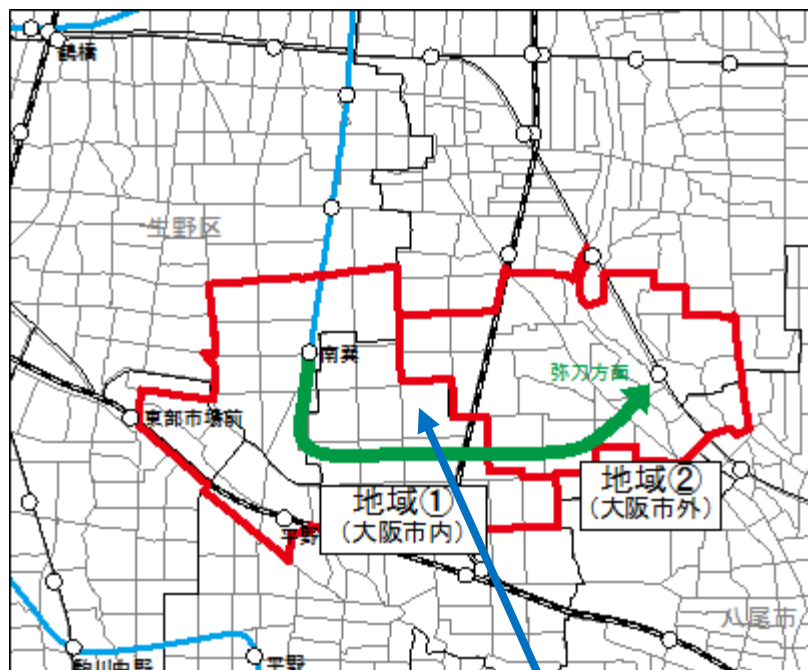


図 1-2 都市計画図(都市施設:第5号線延伸部)

## ●沿線の土地利用状況

沿線は、下記区分では工業施設が最も多いが、一戸建て住宅・長屋住宅・共同住宅を合わせると、住居系が最も多く、住居系と工業系が混在する地域である。

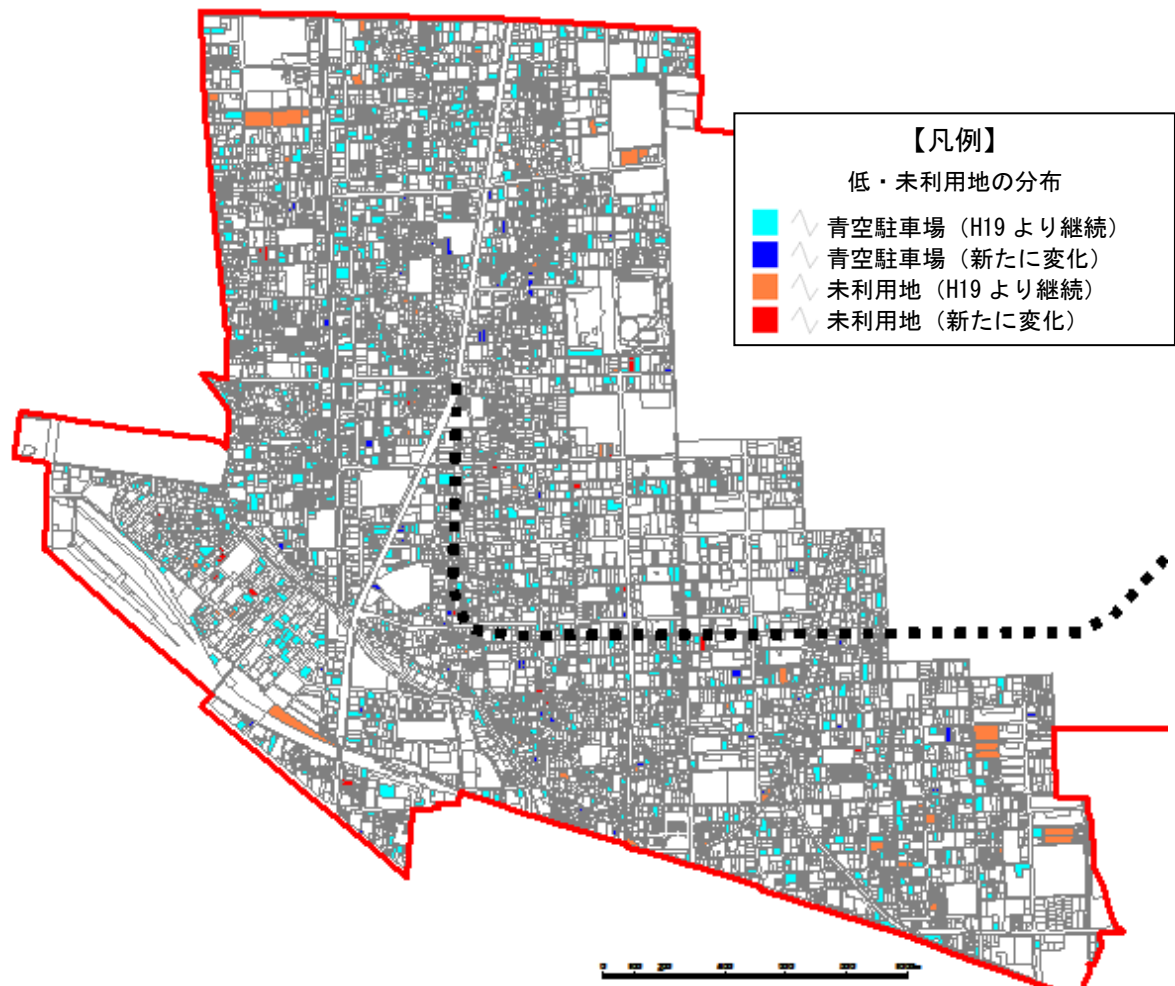


資料：平成 19 年土地利用現況調査  
(調査対象範囲が大阪市内のみあるため、大阪市内のみの土地利用区分を集計している)

図 1-3 沿線の土地利用状況

### ●沿線の低未利用地

沿線では青空駐車場が多く、未利用地は青空駐車場に比べ少ない。なお、平成 19 年から新たに低未利用地に変化した土地はさほど見受けられない。



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

●主要施設等の立地状況

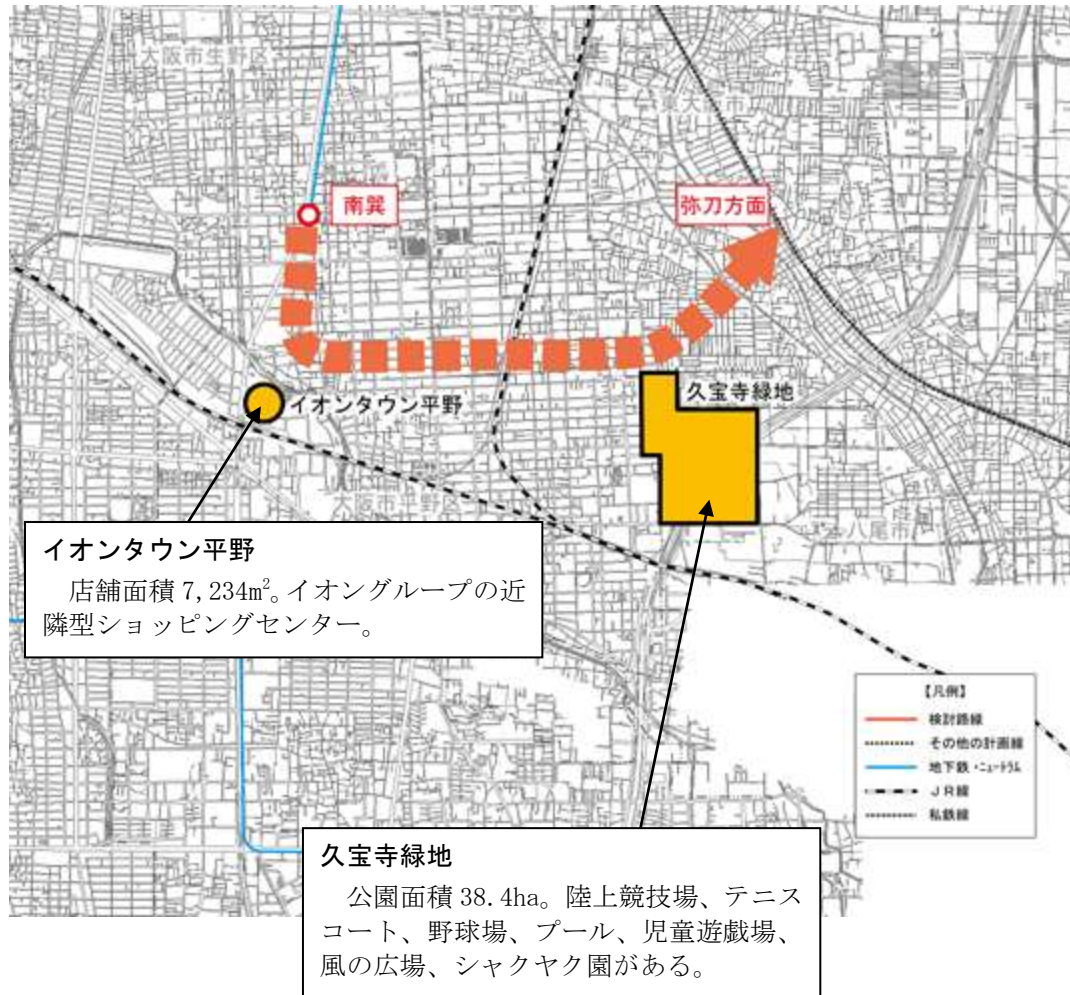


図 1-5 沿線の主要施設等

(c) 沿線の交通状況

●沿線からの初乗駅分布

沿線内からは、南巽やJ R平野などの沿線内の駅のほか、沿線外でも、多くのバスの起点となっている布施への長トリップも分布している。

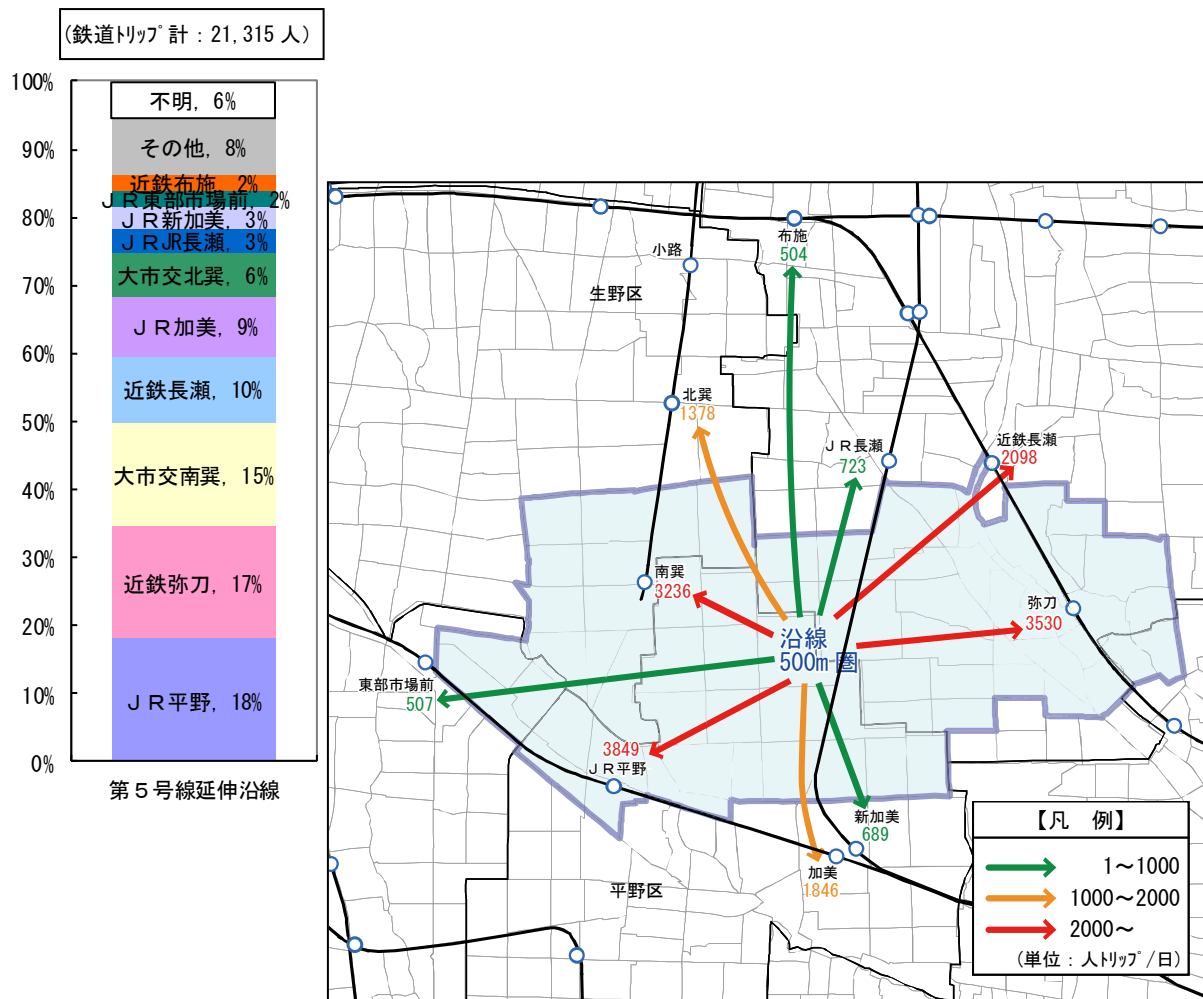


図 1-6 沿線地域からの初乗駅構成比と初乗駅分布＜沿線 500m 圏＞

## ●沿線からのOD分布

沿線の約 500m 圏を抽出し、トリップの方向を見るものとして都心 6 区への OD を見ると、以下の各エリアでともに、中央区への交通量が最も多い。次いで北区への移動が多い傾向にあり、北区・福島区への移動を合計すると、中央区への移動量と同程度となる地域もみられる。

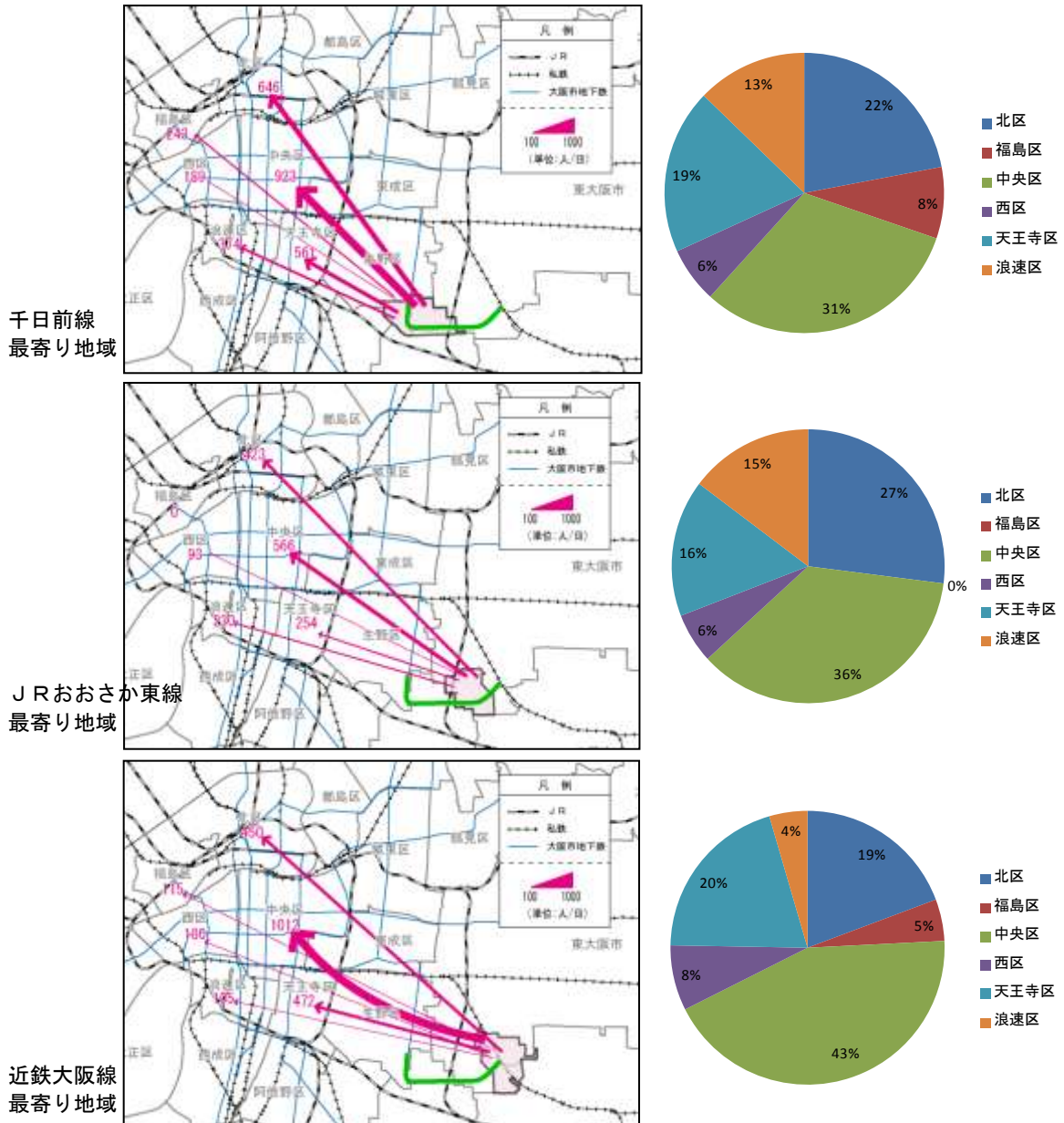


図 1-7 沿線地域から都心 6 区への交通量(左:交通量、右:構成比率)

#### (d) 沿線の特徴と今後の課題

沿線地域は区画が整序化されていないことから、導入空間の確保（道路整備）が必要となる。

また、おおさか東線の新駅が設置されることから、これによる鉄道利用不便地域の解消も踏まえた検討が必要である。

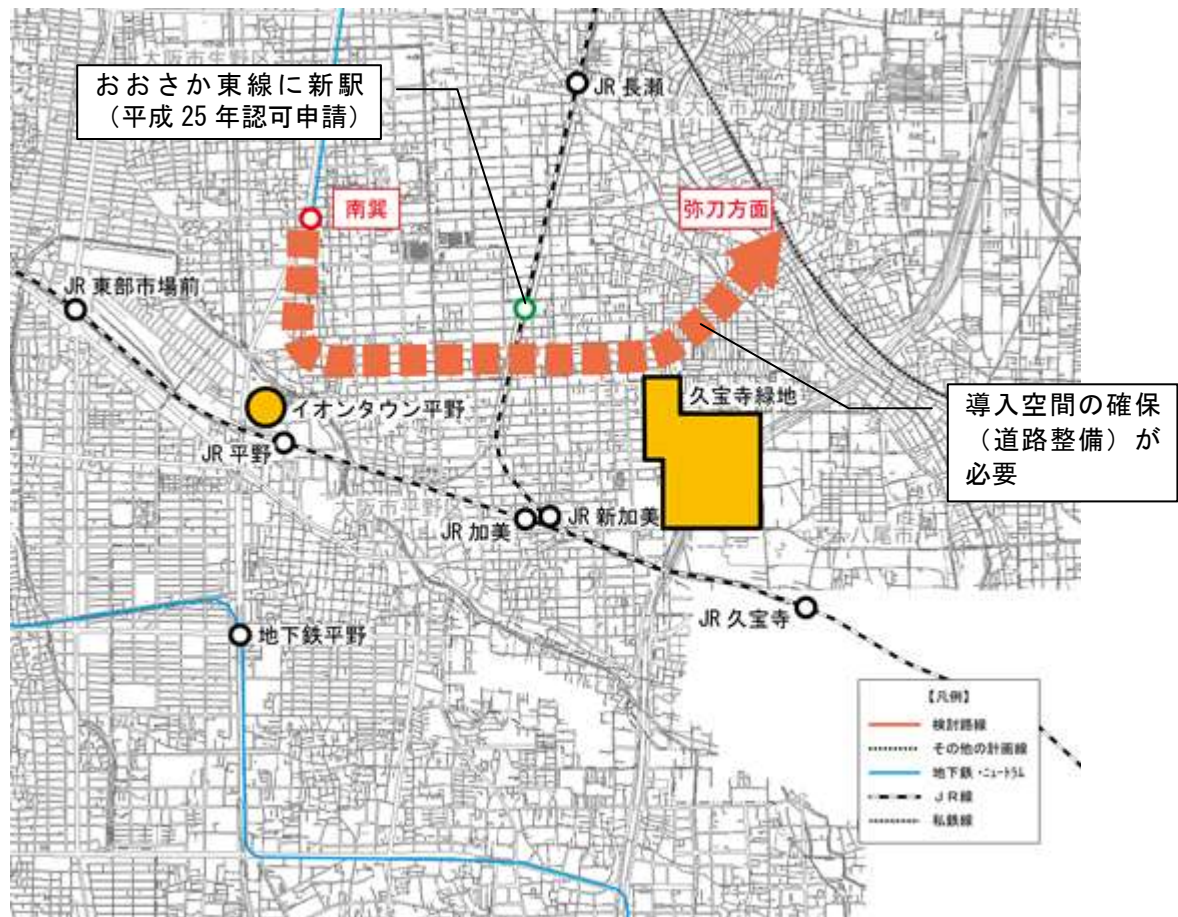


図 1-8 第5号線延伸沿線の特徴と課題

## 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、第5号線延伸について予測・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。

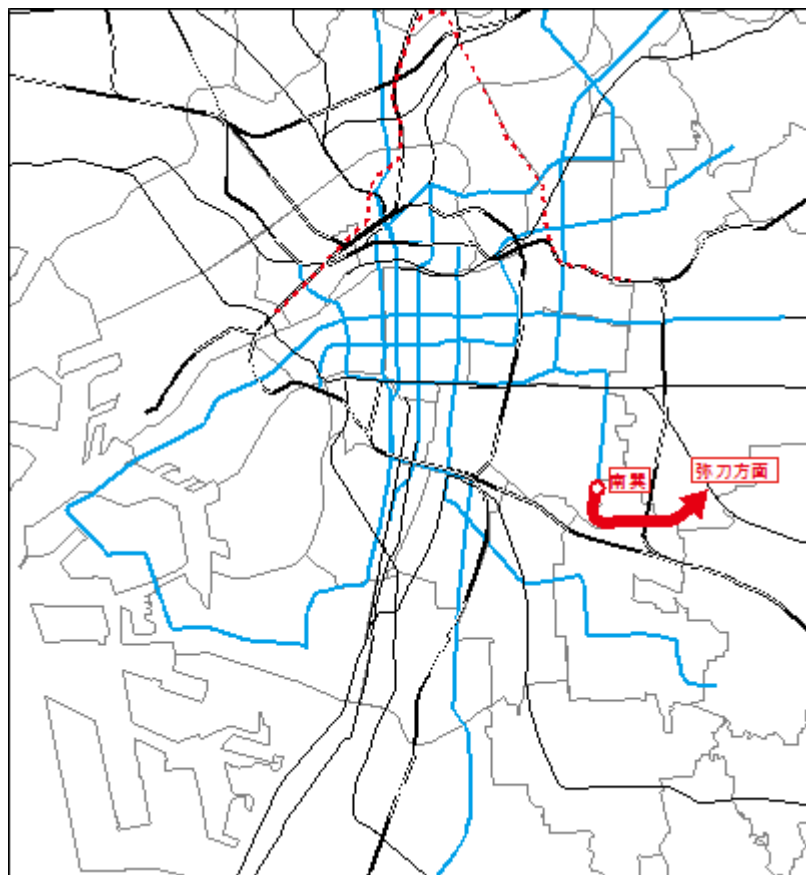


図 2-1 将来ネットワーク

(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

|          | 第5号線延伸                                                                                                                                                                                                                                                                |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 延伸<br>区間 | ・第5号線延伸（南巽～弥刀方面）                                                                                                                                                                                                                                                      |
| 運転<br>本数 | 終日 上り 172本 下り 174本<br>ピーク 上り 15本 下り 15本<br>※現行の第5号線（野田阪神～南巽間）と同程度                                                                                                                                                                                                     |
| 所要<br>時間 | 南巽～弥刀方面間 約9分<br>※現行の既設線の速度と同程度として設定                                                                                                                                                                                                                                   |
| 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<br><br>0～3km 200円 ⇒（値下げ後） 0～1.5km 180円<br>1.5～3.0km 190円<br>3～7km 230円 3.0～4.5km 220円<br>4.5～7.0km 240円<br>7～13km 270円 7.0～13.0km 280円<br>13～19km 310円 13.0～19.0km 330円<br>19km～ 360円 19.0km～ 380円<br>注意：上記には5%（値下げ後には10%）の消費税を含む |

### (c) 沿線人口の設定

第5号線延伸においても、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。

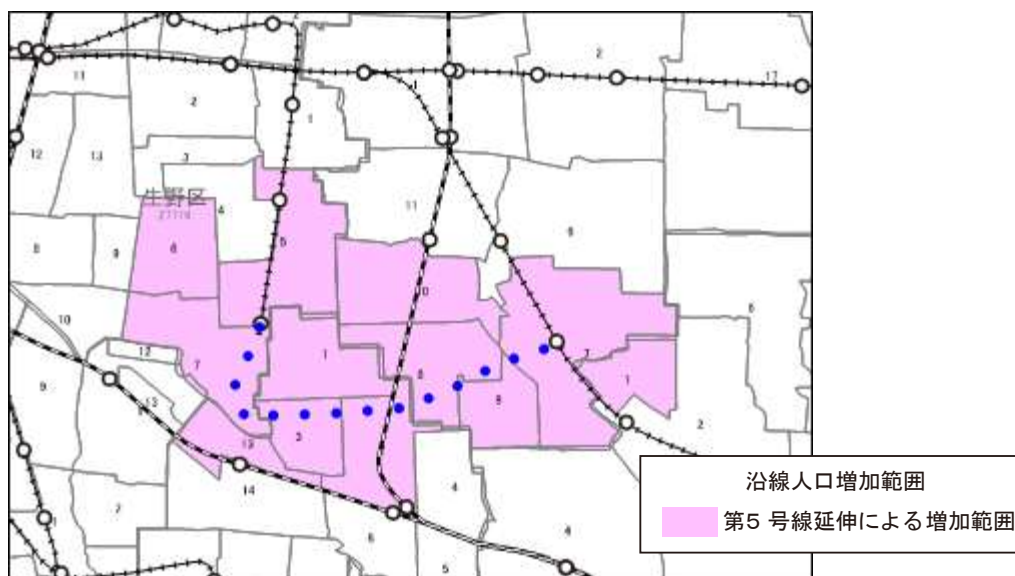


図 2-2 第5号線延伸整備による沿線人口の増加を見込む範囲

表 2-2 開発等の考慮による沿線等の人口の変化(第5号線延伸)

|       | 常住人口 第5号線延伸 |           |        |         |
|-------|-------------|-----------|--------|---------|
|       | 第1段階        | 第2段階      | 1→2の増減 |         |
| 生野区   | 113,710     | 113,838   | 128    | (0.1%)  |
| 八尾市   | 238,621     | 236,233   | -2,388 | (▲1.0%) |
| 東大阪市  | 439,492     | 438,311   | -1,181 | (▲0.3%) |
| 沿線3区計 | 791,823     | 788,382   | -3,441 | (▲0.4%) |
| 大阪市計  | 2,474,447   | 2,471,492 | -2,955 | (▲0.1%) |
| 大阪府計  | 8,118,391   | 8,118,391 | 0      | (0.0%)  |

|       | 就業人口 第5号線延伸 |           |        |         |
|-------|-------------|-----------|--------|---------|
|       | 第1段階        | 第2段階      | 1→2の増減 |         |
| 生野区   | 44,275      | 44,330    | 55     | (0.1%)  |
| 八尾市   | 95,476      | 94,515    | -961   | (▲1.0%) |
| 東大阪市  | 175,925     | 175,437   | -488   | (▲0.3%) |
| 沿線3区計 | 315,676     | 314,282   | -1,394 | (▲0.4%) |
| 大阪市計  | 1,012,673   | 1,011,364 | -1,309 | (▲0.1%) |
| 大阪府計  | 3,282,293   | 3,282,293 | 0      | (0.0%)  |

|       | 就学人口 第5号線延伸 |         |        |         |
|-------|-------------|---------|--------|---------|
|       | 第1段階        | 第2段階    | 1→2の増減 |         |
| 生野区   | 3,867       | 3,874   | 7      | (0.2%)  |
| 八尾市   | 10,737      | 10,636  | -101   | (▲0.9%) |
| 東大阪市  | 18,601      | 18,564  | -37    | (▲0.2%) |
| 沿線3区計 | 33,205      | 33,074  | -131   | (▲0.4%) |
| 大阪市計  | 96,299      | 96,305  | 6      | (0.0%)  |
| 大阪府計  | 373,359     | 373,359 | 0      | (0.0%)  |

|       | 従業人口 第5号線延伸 |           |         |         |
|-------|-------------|-----------|---------|---------|
|       | 第1段階        | 第2段階      | 1→2の増減  |         |
| 生野区   | 45,226      | 43,567    | -1,659  | (▲3.7%) |
| 八尾市   | 93,941      | 92,054    | -1,887  | (▲2.0%) |
| 東大阪市  | 196,137     | 188,943   | -7,194  | (▲3.7%) |
| 沿線3区計 | 335,304     | 324,564   | -10,740 | (▲3.2%) |
| 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%)  |

|       | 従学人口 第5号線延伸 |         |        |        |
|-------|-------------|---------|--------|--------|
|       | 第1段階        | 第2段階    | 1→2の増減 |        |
| 生野区   | 5,070       | 5,070   | 0      | (0.0%) |
| 八尾市   | 6,602       | 6,602   | 0      | (0.0%) |
| 東大阪市  | 27,954      | 27,954  | 0      | (0.0%) |
| 沿線3区計 | 39,626      | 39,626  | 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 年における第 5 号線延伸の需要予測結果は約 19 千人／日となった。

表 2-3 運輸総括表

|                                   | 第 5 号線延伸 |
|-----------------------------------|----------|
| 年次                                | 平成 42 年  |
| 集計区間                              | 南巽～弥刀方面  |
| 駅数 (駅)                            | 4        |
| 距離 (km)                           | 4.2      |
| 利用者数 (人)                          | 18,816   |
| 1 km 当たり利用者数 (人／km)               | 4,480    |
| 輸送人キロ (人・km)                      | 46,517   |
| 1 km 当たり輸送人キロ<br>(輸送密度) (人 km/km) | 11,075   |
| 1 人当たり乗車キロ (km／人)                 | 2.47     |

※) 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、第5号線延伸により、第5号線の全体で大きく増加するものの、その他の路線についてはほとんど影響しない。

表 2-4 路線別利用者数

|      |           | 整備なし  | 第5号線延伸    |
|------|-----------|-------|-----------|
| 輸送人員 | 御堂筋線      | 1,009 | 1,010 (1) |
|      | 谷町線       | 453   | 453 (0)   |
|      | 四つ橋線      | 232   | 231 (▲0)  |
|      | 中央線       | 263   | 263 (▲1)  |
|      | 千日前線      | 175   | 193 (18)  |
|      | 堺筋線       | 277   | 277 (1)   |
|      | 長堀鶴見緑地線   | 143   | 143 (▲0)  |
|      | 今里筋線      | 54    | 54 (0)    |
|      | 敷津長古線     | 0     | 0 (0)     |
|      | 南港ポートタウン線 | 53    | 53 (▲0)   |
| 乗車人員 | 全線        | 2,153 | 2,162 (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

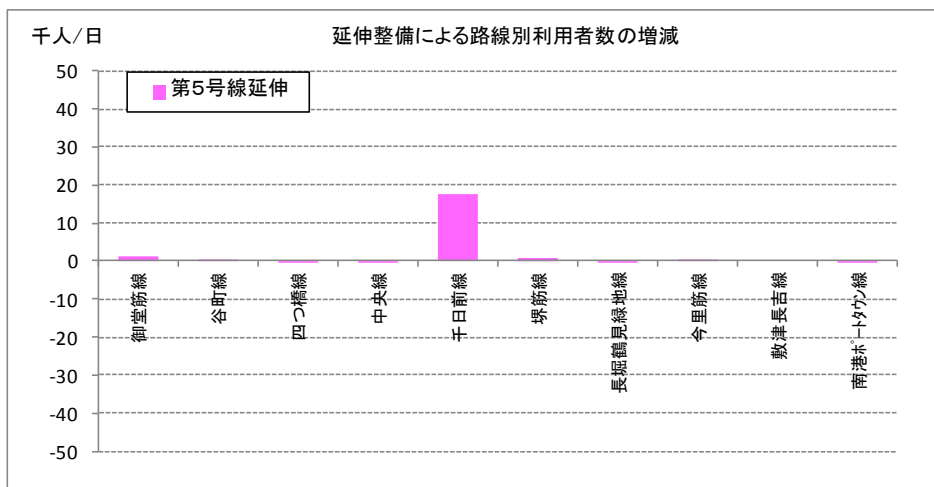
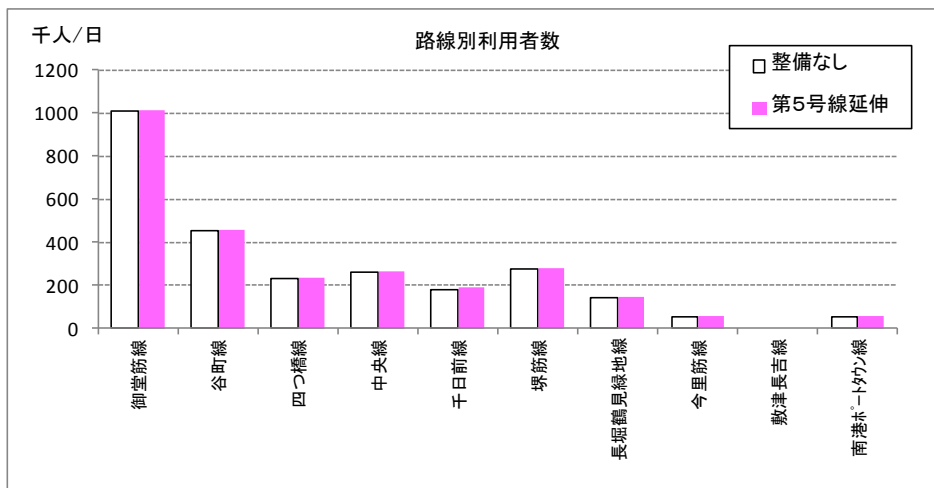


図 2-3 路線別利用者数(㊤利用者数/㊦延伸整備による増減)

輸送人キロで見ても、第5号線延伸では、第5号線の全体で大きく増加するものの、その他の路線についてあまり影響がない。

表 2-5 路線別輸送人キロ

|       |           | 整備なし   | 第5号線延伸       |
|-------|-----------|--------|--------------|
| 輸送人キロ | 御堂筋線      | 5,381  | 5,382 (2)    |
|       | 谷町線       | 2,212  | 2,213 (1)    |
|       | 四つ橋線      | 921    | 921 (▲0)     |
|       | 中央線       | 1,392  | 1,394 (2)    |
|       | 千日前線      | 603    | 765 (161)    |
|       | 堺筋線       | 1,047  | 1,048 (1)    |
|       | 長堀鶴見緑地線   | 532    | 532 (▲1)     |
|       | 今里筋線      | 240    | 243 (3)      |
|       | 敷津長古線     | 0      | 0 (0)        |
|       | 南港ポートタウン線 | 169    | 169 (0)      |
|       | 全線        | 12,497 | 12,666 (169) |

単位 千人キロ/日

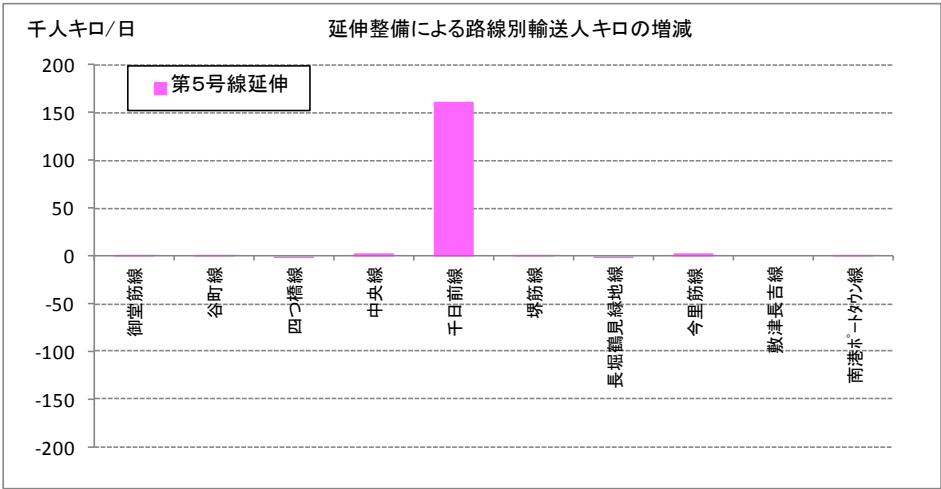
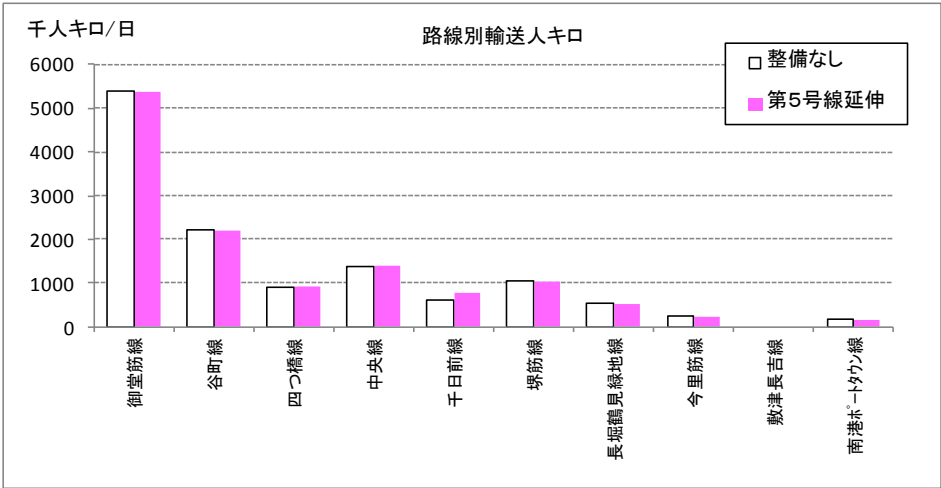


図 2-4 路線別輸送人キロ(㊤利用者数/㊦延伸整備による増減)

### ③ 利用交通流動

第5号線延伸では、既設の第5号線との大きな流動が見られる。また、近鉄線の弥刀での接続では上下合わせて約12百人／日の流動となっている。

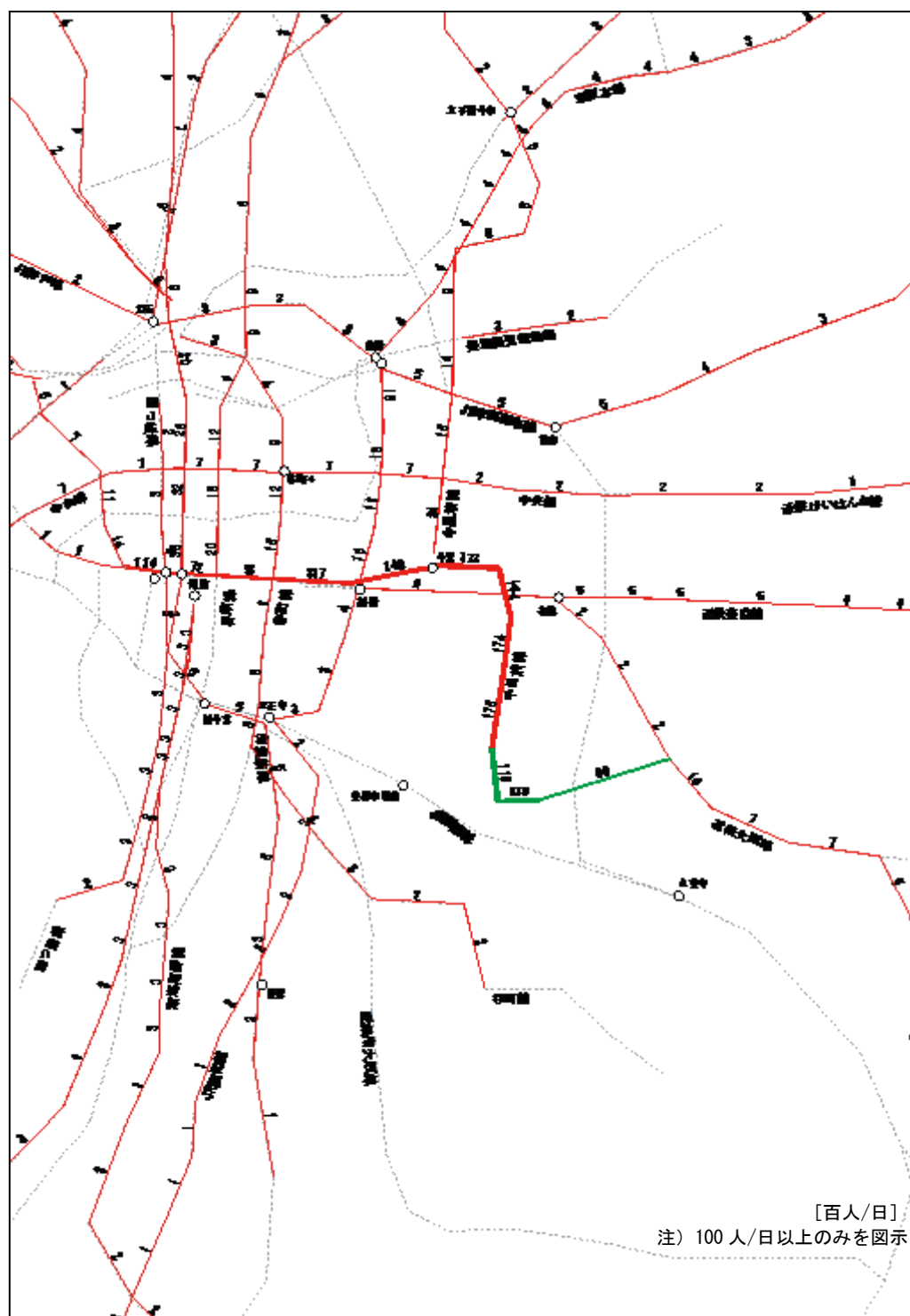


図 2-5 延伸区間の利用交通流動(第5号線延伸)

#### ④ 延伸部の駅勢圏

第5号線延伸では、鉄道利用が不便となっている東大阪市との境界部の大阪市域で、多くの利用が見込まれる。

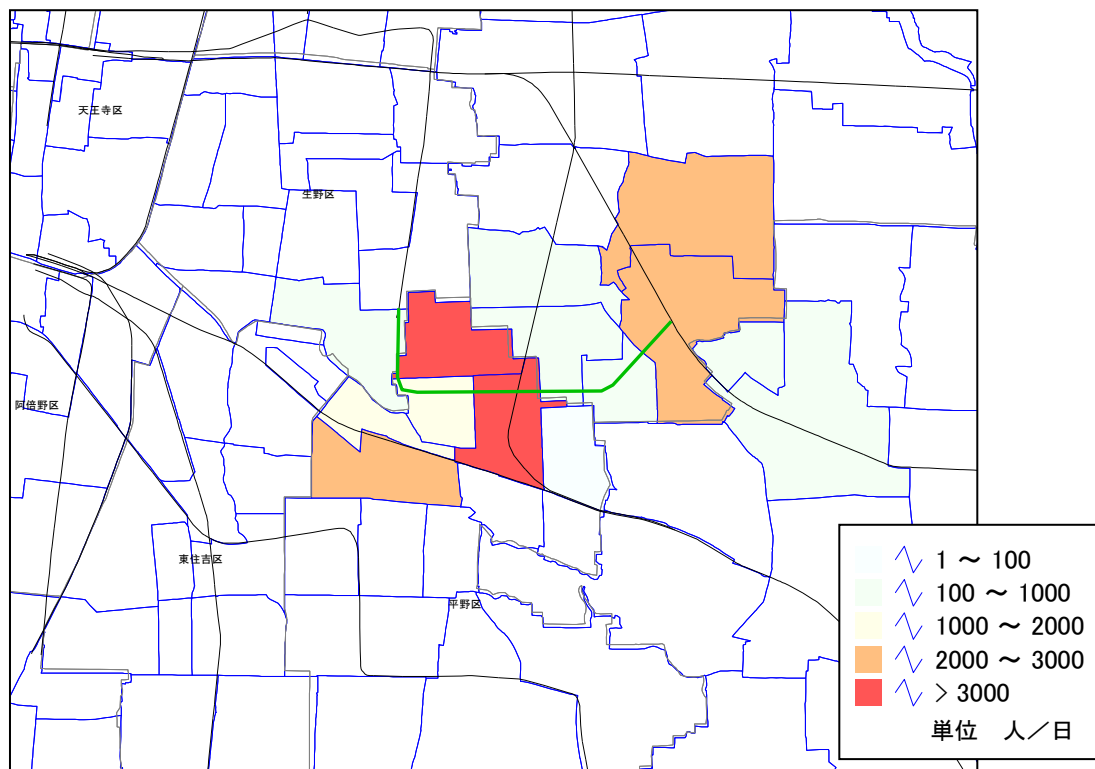
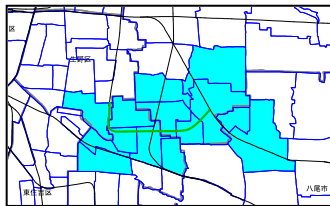
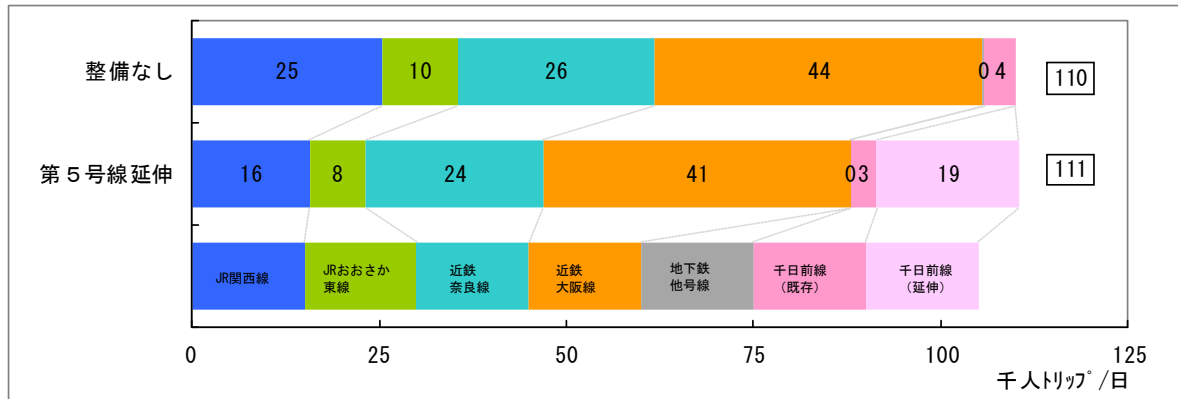


図 2-6 新線部の駅勢圏(第5号線延伸)

### ⑤ 利用駅の変化

第5号線延伸については、圏域内の利用では、近鉄線よりもむしろＪＲ関西線の利用の減少が見受けられる。



左の範囲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(第5号線延伸)

## ⑥ 利用者の発着地分布

第5号線延伸では、東側へは平野区や東大阪市に分布し、都心の西側へは中央区に集中した分布となっている。

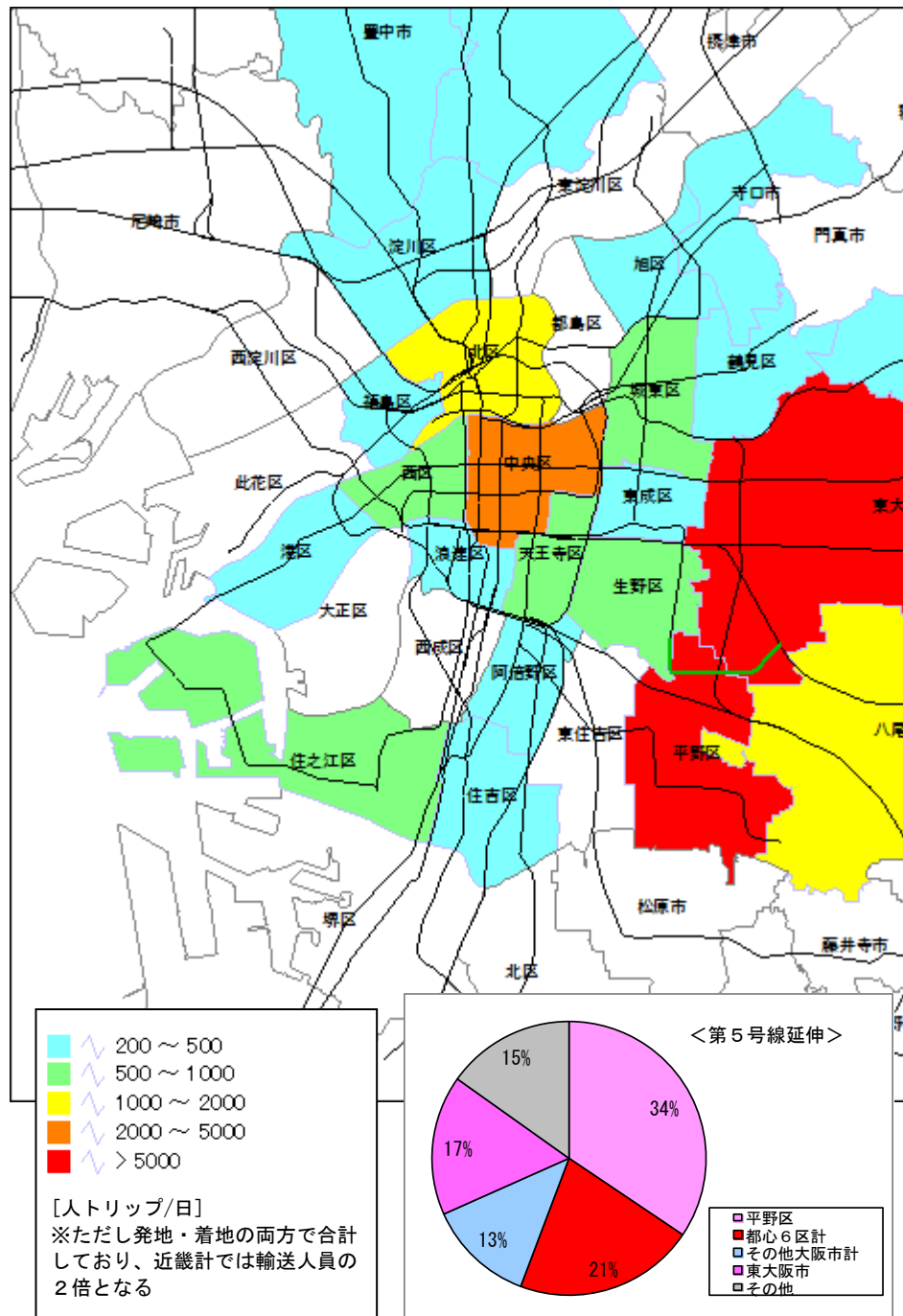


図 2-8 延伸部分の利用者の発着地分布(第5号線延伸)

### 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   |      | 南巽                           | ～ | 弥刀方面 |
|------|------|------------------------------|---|------|
| 営業延長 |      | 複線 4.2 km                    |   |      |
| 建設延長 |      | 複線 4.2 km                    |   |      |
| 規格   | 軌 間  | 1,435 mm                     |   |      |
|      | 軌 条  | 50 kgN                       |   |      |
|      | 電気方式 | 直流 750V（第三軌条方式）              |   |      |
|      | 車両   | 普通地下鉄                        |   |      |
| 工 法  |      | 全線地下式（開削およびシールド工法）           |   |      |
| 駅 数  |      | 3 駅                          |   |      |
| 車庫計画 |      | 新設（久宝寺緑地の地下を想定）              |   |      |
| 工 期  |      | 平成 29 年度～平成 36 年度            |   |      |
| 運転計画 |      | 開業時 4 両 4 分 5～10 秒間隔 （ラッシュ時） |   |      |

※基本的には千日前線（野田阪神～南巽間）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2.4%（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

●第5号線（千日前線）の延伸

○【公営】

表 3-2 南巽～弥刀方面間（公営）の建設費

|                |         | 公 営             | 備 考                   |
|----------------|---------|-----------------|-----------------------|
|                |         | 建設・運営：交通局       |                       |
| <b>総 建 設 費</b> |         | <b>1,338 億円</b> |                       |
| 内 訳            | 直接工事費   | 1,099 億円        |                       |
|                | 消 費 税   | 106 億円          | 10%                   |
|                | 総 係 費   | 110 億円          | 直接工事費の 10%            |
|                | 建 設 利 息 | 23 億円           | 5 年据置 30 年償還, 利率 2.8% |
| 備考：キロ当たり建設費    |         | [319 億円/km]     |                       |

○【民営】

表 3-3 南巽～弥刀方面間（民営）の建設費

|                |         | 民 営             |                 |                   | 備 考                    |
|----------------|---------|-----------------|-----------------|-------------------|------------------------|
|                |         | 合 計             | 運営主体：<br>地下鉄新会社 | 建設主体：<br>第 3 セクター |                        |
| <b>総 建 設 費</b> |         | <b>1,242 億円</b> | <b>31 億円</b>    | <b>1,211 億円</b>   |                        |
| 内 訳            | 直接工事費   | 1,099 億円        | 27 億円           | 1,072 億円          |                        |
|                | 消 費 税   | 106 億円          | 3 億円            | 103 億円            | 10%                    |
|                |         | 26 億円           | 1 億円            | 25 億円             | 直接工事費の 2.4%            |
|                | 建 設 利 息 | 11 億円           | —               | 11 億円             | 3 年据置 10 年償還, 利率 1.65% |
| 備考：キロ当たり建設費    |         | [296 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<br>・第3セクターが建設<br>・鉄道事業者が運行 | 運営主体<br>(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<br>(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

●第5号線（千日前線）の延伸

○【公営】

表 4-2 補助スキーム(公営)

|          |       | (億円)                    |                       |                         |                       |
|----------|-------|-------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|
| 総建設費     |       | 1,338                   | 財 源                   |                         |                       |
|          |       | 出資金<br>(地方自治体)<br>20.0% | 補助金<br>(国)<br>25.2%   | 補助金<br>(地方自治体)<br>28.0% | 借入金<br>(事業者)<br>26.8% |
| 補助対象建設費  | 1,198 | 240                     | 302                   | 335                     | 321                   |
|          |       | 出資金<br>(地方自治体)<br>20.0% | 借入金<br>(事業者)<br>80.0% |                         |                       |
| 補助対象外建設費 | 140   | 28                      | 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 |

○【民営】

表 4-3 補助スキーム(民営)

|          |       | (億円)                 |                      |                       |                         |                       |
|----------|-------|----------------------|----------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|
| 【建設主体】   |       | 総建設費                 | 1,211                | 財 源                   |                         |                       |
|          |       | 出資金<br>(地方)<br>10.0% | 出資金<br>(民間)<br>10.0% | 補助金<br>(国)<br>25.2%   | 補助金<br>(地方自治体)<br>28.0% | 借入金<br>(事業者)<br>26.8% |
| 補助対象建設費  | 1,198 | 120                  | 120                  | 302                   | 335                     | 321                   |
|          |       | 出資金<br>(地方)<br>10.0% | 出資金<br>(民間)<br>10.0% | 借入金<br>(事業者)<br>80.0% |                         |                       |
| 補助対象外建設費 | 13    | 1                    | 1                    | 11                    |                         |                       |

| 【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) | 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 |

| 【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  |

| 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 |

(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 (69.63 円) を乗じて算出した。<br>【料金値下げ】<br>H26 年 4 月以降<br>1 区 : 200 円 ⇒ 1 区 : 180 円 } ⇒ そのまま<br>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。<br>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<br>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。                                                                                                                                                |

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（68.32 円）を乗じて算出した。<br>【料金値下げ】<br><div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div>H26 年 4 月</div> <div>H27 年 10 月</div> <div>以降</div> </div> <div style="margin: 0 10px;">⇒</div> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center;"> <div>1 区：200 円</div> <div>1 区：180 円</div> <div>0～1.5 km：180 円</div> <div>1.5～3 km：190 円</div> <div>3～4.5 km：220 円</div> <div>4.5～7 km：240 円</div> </div> <div style="margin: 0 10px;">⇒</div> <div>そのまま</div> </div> |
|       | 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）<br>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<br>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。<br>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。                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

(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

|                   |          |     |               |               |
|-------------------|----------|-----|---------------|---------------|
|                   |          |     | 第5号線の延伸       |               |
| 公 営Ⅰ              |          |     | 公営Ⅰ-①         |               |
|                   |          |     | 基本ケース         |               |
| 事業主体              |          |     | 公営            |               |
| 損益<br>収支          | 黒字<br>転換 | 単年度 | 発散※           |               |
|                   |          | 累積  | 発散※           |               |
|                   | 累積最大欠損   |     | 40年目<br>992億円 |               |
| 資金<br>収支          | 黒字<br>転換 | 累積  | 発散※           |               |
| 現行スキームに基づく地方負担    |          |     | 603億円         |               |
| スキーム外の地方負担(40年累計) |          |     | 0億円           |               |
| 計                 |          |     | 603億円         |               |
| 民営Ⅰ               |          |     | 民営Ⅰ-①         |               |
|                   |          |     | 基本ケース         |               |
| 事業主体              |          |     | 建設<br>主体      | 運営<br>主体      |
| 線路使用料             |          |     | 12.4億円/年      |               |
| 損益<br>収支          | 黒字<br>転換 | 単年度 | 13年目          | 発散※           |
|                   |          | 累積  | 39年目          | 発散※           |
|                   | 累積最大欠損   |     | 12年目<br>56億円  | 40年目<br>832億円 |
| 資金<br>収支          | 黒字<br>転換 | 累積  | 29年目          | 発散※           |
| 現行スキームに基づく地方負担    |          |     | 456億円         |               |
| スキーム外の地方負担(40年累計) |          |     | 0億円           |               |
| 計                 |          |     | 456億円         |               |

※：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。

## 5 事業化方策の検討

### (1) 検討の視点

本検討では、条例路線の事業化に向けた検討を進めるにあたって、「財源の確保」「コストの削減」「需要の喚起・創出」の3つの取り組みの視点から、検討を行う。

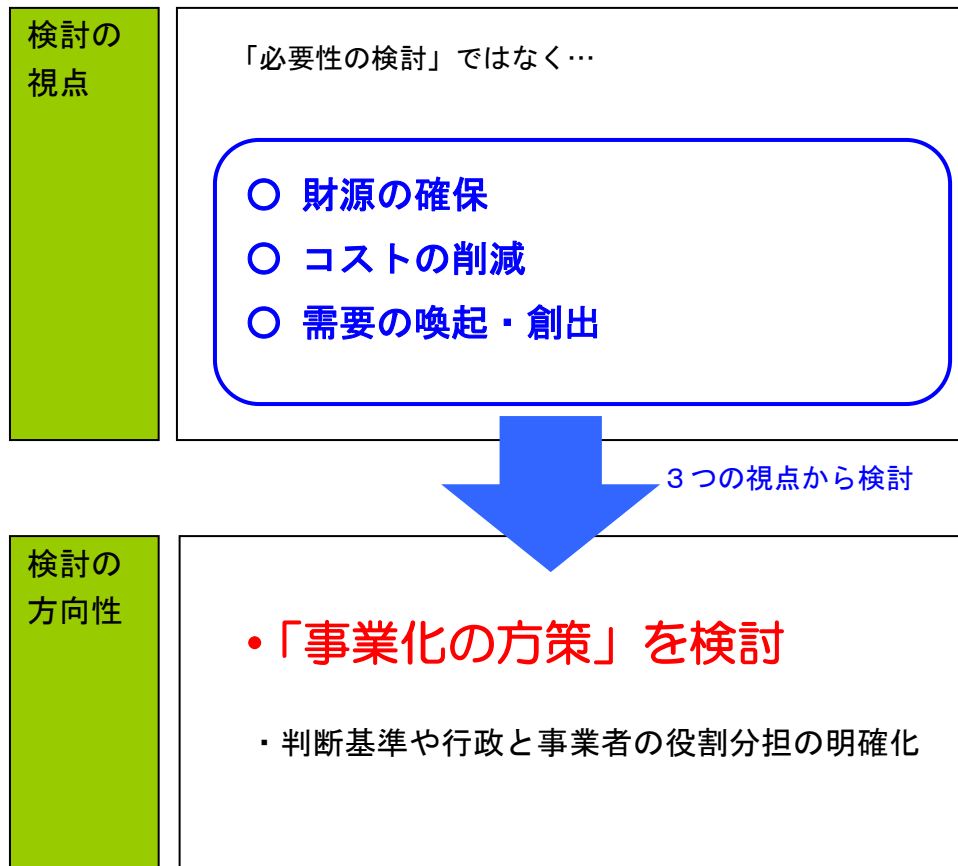


図 5-1 検討の方向性のイメージ