

⑥ 需要予測について

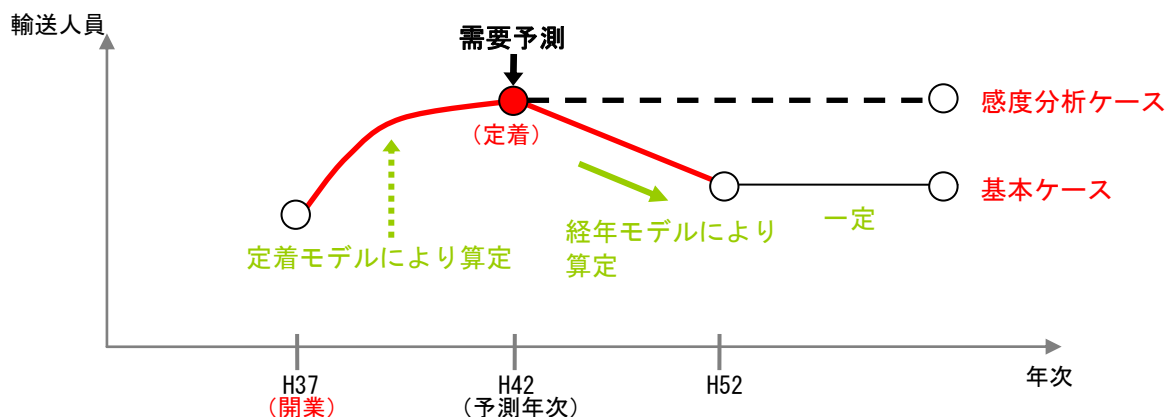
⑥－(1) 基本的考え方

- ◆ 平成 22 年度までの国勢調査実績等を基に、国立社会保障・人口問題研究所（社人研）が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る。
- ◆ 府県別の総人口に影響しない範囲内（府県別にコントロールトータル）で、次の開発等による人口移動を反映。
 - ・ 大規模開発計画：従来の実績から計画人口の定着までに一定の年数が必要となるため、過大な推計とならないよう、ビルドアップ曲線を用いて算出
 - ・ 沿線開発の誘発：平成 18 年開業の地下鉄今里筋線（井高野～今里間）の実績を踏まえ、新線区間の整備により 500m 圏の沿線人口が 2.2%増加すると想定。
- ◆ 平成 24 年度に実施した地下鉄今里筋線（井高野～今里間）の事後評価等を踏まえ、新線区間については平成 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。
- ◆ 平成 42 年度：社人研の将来人口等を基に、次の将来ネットワークで需要予測モデル〔(3)参照〕を用いて算出。
 - ・ 予測年次の鉄道ネットワークは、現状に事業中の J R 東海道支線の地下化、J R おおさか東線北区間（新大阪～放出間）および同 J R 長瀬～新加美間の新駅を加え、これに新線区間を加えたもの。
 - ・ 新線区間の運転本数や所要時間等の諸条件は、既設線〔地下鉄敷津長吉線の場合は地下鉄今里筋線（井高野～今里間）〕と同程度と想定。
 - ・ 新線区間と並行するバス路線は全て廃止を前提とする。
- ◆ 平成 37～42 年度：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。
- ◆ 平成 42～52 年度：社人研の将来人口等に 관련된 経年モデルにより算定。
- ◆ 平成 52 年度以降：社人研の将来人口が推計されていないこと、収支上は需要減少に伴ったコスト削減（サービス見直し等）や運賃値上げを見込んでいないこと等から、一定とする。

※ 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。

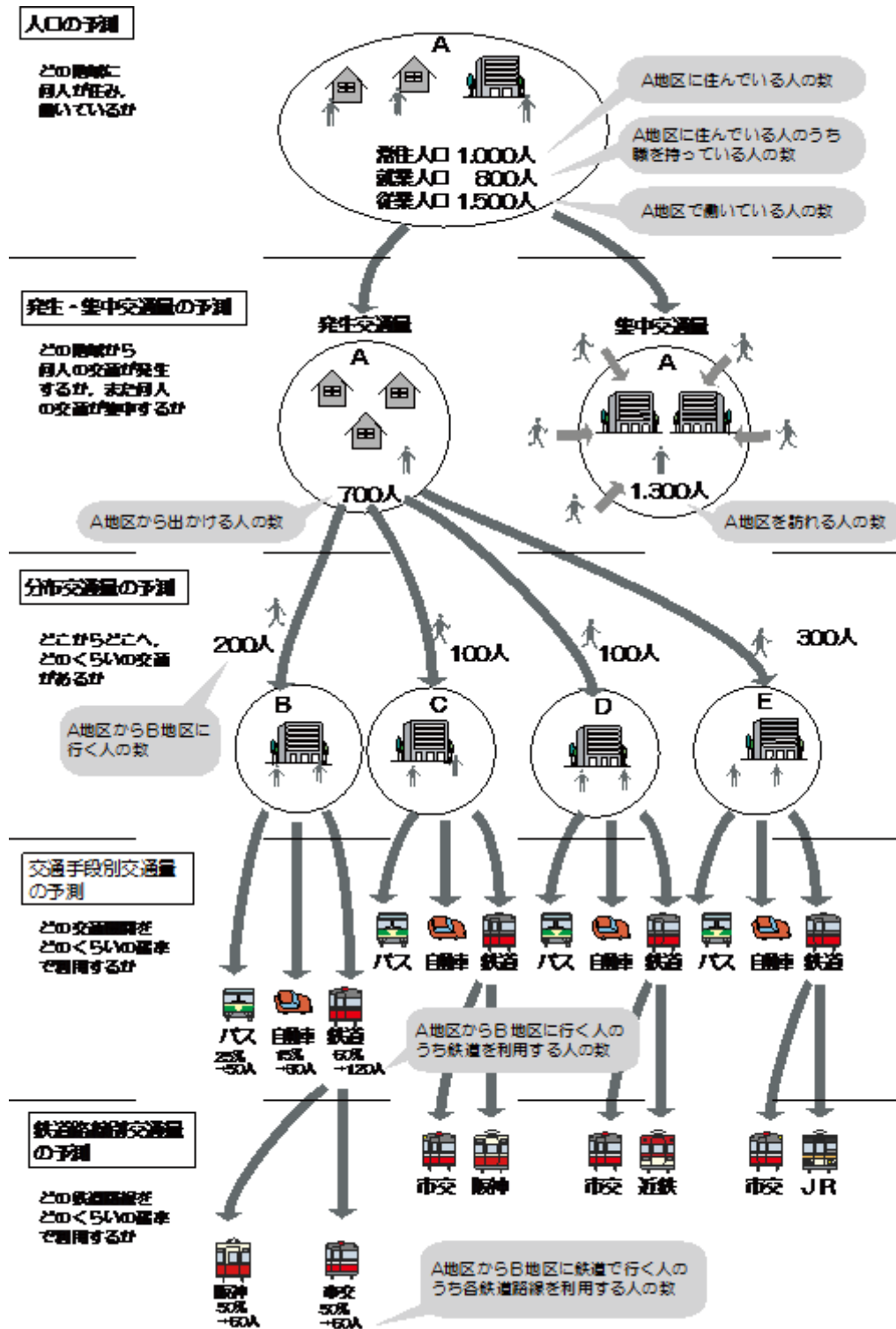
⑥－(2) 感度分析

予測年次（平成 42 年度）で一定とした検討を行う。



⑥ー(3) 需要予測モデル

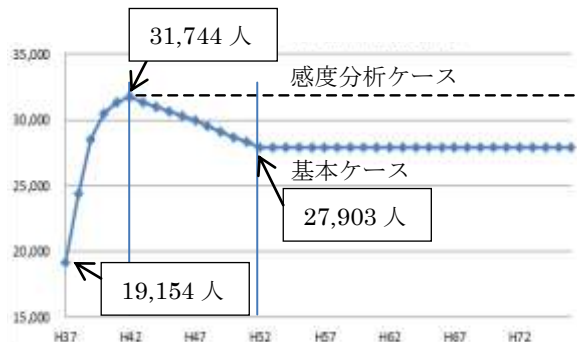
本検討においては、近畿地方交通審議会答申第8号における需要予測手法と同等の需要予測モデル（四段階推定法）を構築して、将来需要の見通しの分析を行うものとする。



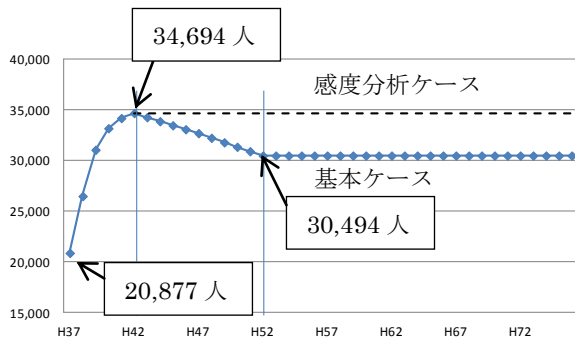
⑥－(4)需要予測結果

区 間				第 8 号線の延伸	第 7 号線の延伸	敷津長吉線	第 5 号線の延伸
				今里～ 湯里六丁目	鶴町～ 大正	住之江公園～ 喜連瓜破	南巽～ 弥刀方面
駅 数				6 駅	6 駅	7 駅	3 駅
営業延長				6.7 km	5.5km	6.9km	4.2km
実 績 (H22 年)		沿線区常住人口		54.5 万人	7.0 万人	61.4 万人	33.4 万人
		沿線区従業員人口		20.9 万人	3.3 万人	23.4 万人	12.5 万人
		バス本数（日） （H26 年実績）		583 本 （475 本）	1,186 本 （1,010 本）	478 本 （383 本）	－
		バス利用者数（日）		8,495 人	33,376 人	8,106 人	－
予 測 (H42 年)	新 線 区 間	輸送人員（日）		31,744 人	34,694 人	44,852 人	18,816 人
		1 km 当たり輸送人員（日）		4,738 人/km	6,308 人/km	6,500 人/km	4,480 人/km
		輸送人キロ（日）		121 千人・km	87 千人・km	121 千人・km	47 千人・km
		1 km 当たり輸送人キロ ＝輸送密度（日）		18,042 人・km/km	15,802 人・km/km	17,465 人・km/km	11,075 人・km/km
		1 人平均乗車 [※] （日）		3.81 km	2.51km	2.69km	2.47km
	地 下 鉄 全 線	輸送 人員 （日）	整備前	2,153,384 人	2,153,384 人	2,153,384 人	2,153,384 人
			整備後	2,161,424 人	2,176,872 人	2,161,452 人	2,161,666 人
			増分	＋8,040 人	＋23,488 人	＋8,068 人	＋8,282 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	12,582 千人・km	12,658 千人・km	12,572 千人・km	12,666 千人・km
			増分	＋85 千人・km	＋160 千人・km	＋75 千人・km	＋169 千人・km

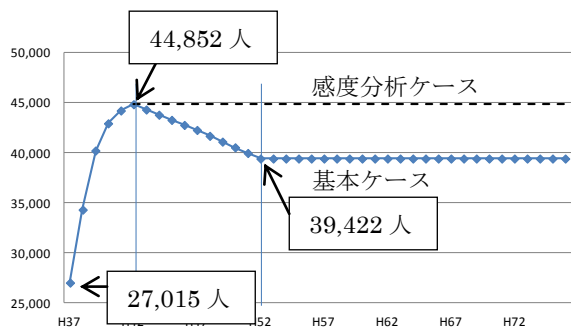
注) それぞれの路線を単独で整備した場合の予測であり、並行するバス路線は全て廃止の前提である。
四捨五入の関係で増減が合わないことがある。



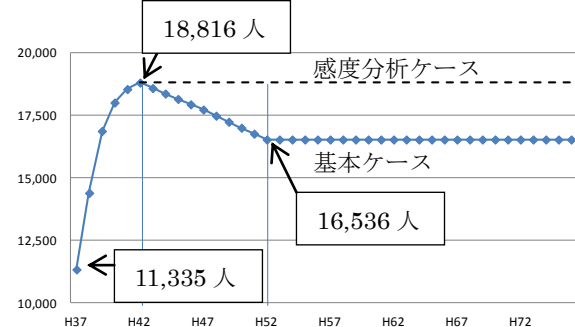
第 8 号線の延伸の輸送人員の推移



第 7 号線の延伸の輸送人員の推移

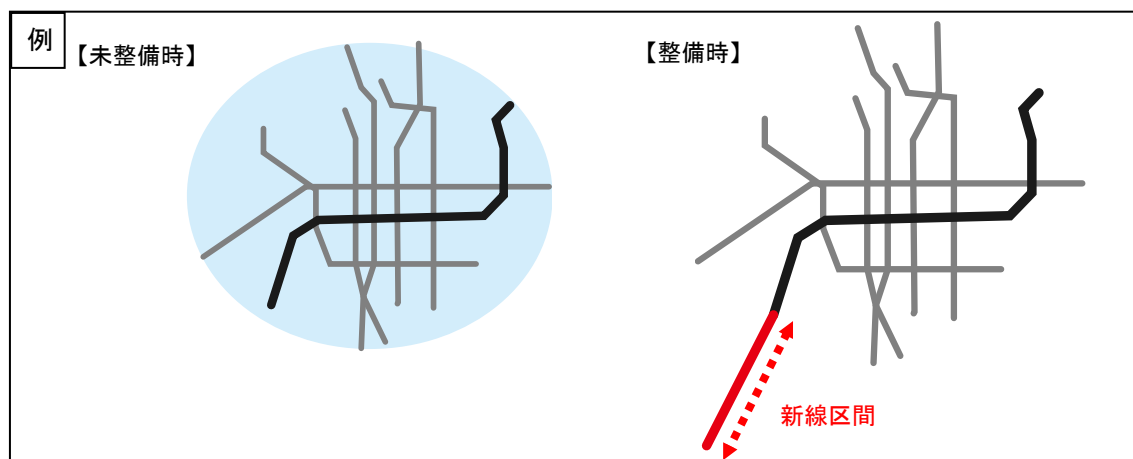


敷津長吉線の輸送人員の推移



第 5 号線の延伸の輸送人員の推移

⑥－(5)新線区間の収入算定方法

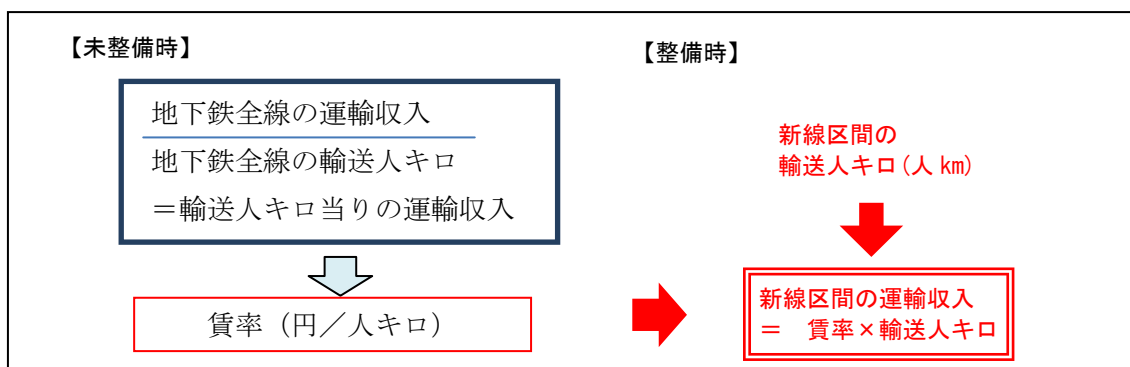


◎ケース A：乗車距離比按分による新線区間の運輸収入の算定方法（これまでの方法）

考え方 ・新線整備後の運輸収入を既設線区間と新線区間の乗車距離比で按分し、新線区間の乗車距離分を新線区間の運輸収入とする。

・決算における地下鉄号線別収支算定の基となる号線別運輸収入の算出方法

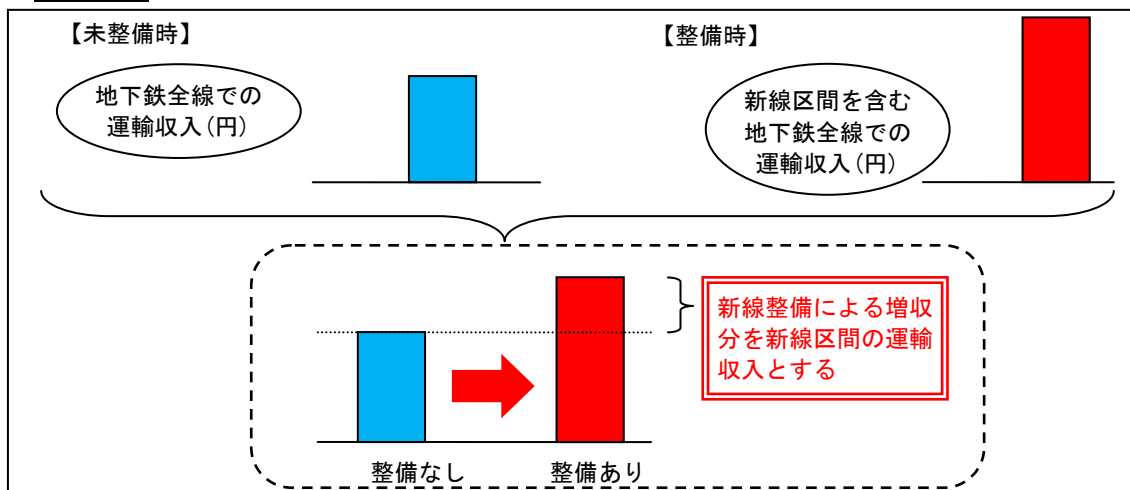
計算方法



◎ケース B：地下鉄全線での増収を考慮した新線区間の運輸収入の算出方法（新たな方法）

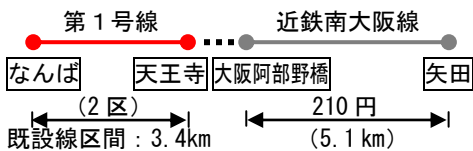
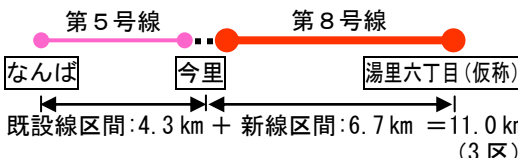
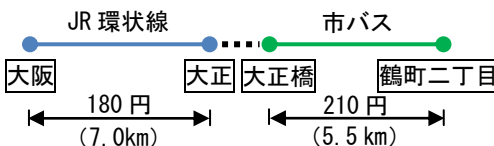
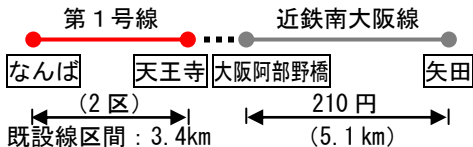
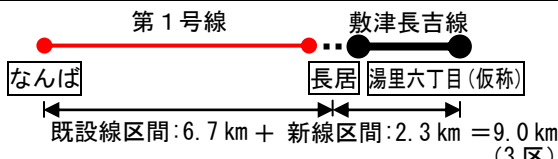
考え方 新線整備による地下鉄全線での運輸収入の増収分を新線区間の運輸収入とする。

計算方法



⑥－(6)新線区間の収入算定例

(単位：円)

例		項目	全体	ケースA		ケースB	
				既設線 区間	新線 区間	地下鉄 全線	増分
(第8号線延伸の場合)							
整備前		運賃	450	240	—	240	
整備後		運賃	280	109	171	280	
						40	
(第7号線延伸の場合)							
整備前		運賃	390	0	—	0	
整備後		運賃	280	145	135	280	
						280	
(敷津長吉線の場合)							
整備前		運賃	450	240	—	240	
整備後		運賃	280	208	72	280	
						40	
(第5号線延伸の場合)							
整備前		運賃	440	180	—	180	
整備後		運賃	320	226	94	320	
						140	

※地下鉄運賃（1 区＝180 円、2 区＝240 円、3 区＝280 円、4 区＝320 円、5 区＝370 円）

⑥－(7)運輸収入

ケースA及びケースBの平成42年度時の運輸収入は次のとおりである。収支採算性の試算ではケースA及びケースBのうち運輸収入が多い方を用いて試算を行う。

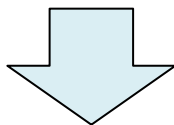
◎ケースA

区 間		第8号線の延伸	第7号線の延伸	敷津長吉線	第5号線の延伸
		今里～ 湯里六丁目	鶴町～ 大正	住之江公園～ 喜連瓜破	南巽～ 弥刀方面
新 線 区 間 (H42年)	輸送人員(日)	31,744人	34,694人	44,852人	18,816人
	輸送人キロ(日)	121千人・km	87千人・km	121千人・km	47千人・km
	運輸収入(税抜)	(公営)12.1億円 (民営)11.9億円	(公営)8.7億円 (民営)8.5億円	(公営)12.1億円 (民営)11.8億円	(公営)4.6億円 (民営)4.6億円

◎ケースB

区 間			第8号線の延伸	第7号線の延伸	敷津長吉線	第5号線の延伸
			今里～ 湯里六丁目	鶴町～ 大正	住之江公園～ 喜連瓜破	南巽～ 弥刀方面
地 下 鉄 全 線 (H42年)	輸 送 人 員 (日)	整備前	2,153,384人	2,153,384人	2,153,384人	2,153,384人
		整備後	2,161,424人	2,176,872人	2,161,452人	2,161,666人
		増分	+8,040人	+23,488人	+8,068人	+8,282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	12,582千人・km	12,658千人・km	12,572千人・km	12,666千人・km
		増分	85千人・km	160千人・km	75千人・km	169千人・km
	運輸収入(税抜)		(公営)7.0億円 (民営)6.9億円	(公営)14.7億円 (民営)14.4億円	(公営)5.9億円 (民営)5.8億円	(公営)7.7億円 (民営)7.6億円

注) 四捨五入の関係で増減が合わないことがある。



の運輸収入を用いて収支算定

⑦－(1)建設計画

30

⑦－(3)建設費

		第 8 号線の延伸	第 7 号線の延伸	敷津長吉線	第 5 号線の延伸	
		今里～ 湯里六丁目	鶴町～ 大正	住之江公園～ 喜連瓜破	南巽～ 弥刀方面	
(基本ケース)						
公 営	総 建 設 費		1,380 億円	1,269 億円	1,861 億円	1,338 億円
	内 訳	直接工事費	1,124 億円	1,046 億円	1,529 億円	1,099 億円
		消 費 税 ^{※1}	111 億円	99 億円	151 億円	106 億円
		総 係 費 ^{※2}	112 億円	105 億円	153 億円	110 億円
		建設利息 ^{※3}	33 億円	19 億円	28 億円	23 億円
	備考：キロ当たり建設費		[206 億円/km]	[239 億円/km]	[266 億円/km]	[319 億円/km]
民 営	総 建 設 費		1,293 億円	1,190 億円	1,738 億円	1,242 億円
	内 訳	直接工事費	1,124 億円	1,046 億円	1,529 億円	1,099 億円
		消 費 税 ^{※1}	111 億円	99 億円	151 億円	106 億円
		総 係 費 ^{※2}	42 億円	35 億円	45 億円	26 億円
		建設利息 ^{※3}	16 億円	10 億円	13 億円	11 億円
	備考：キロ当たり建設費		[193 億円/km]	[225 億円/km]	[248 億円/km]	[296 億円/km]
(コスト削減後)						
主なコスト削減策 (コスト削減額) ※直接工事費ベース		・需要に見合った ダイヤ設定 (▲14 億円)	・鶴見検車場への 車庫の集約化 ・一部区間高架化 (▲378 億円)	・需要に見合った ダイヤ設定 (▲7 億円)	・森ノ宮検車場への 車庫の集約 化 (▲219 億円)	
公 営	総 建 設 費		1,363 億円	812 億円	1,853 億円	1,070 億円
	内 訳	直接工事費	1,110 億円	668 億円	1,522 億円	880 億円
		消 費 税 ^{※1}	109 億円	64 億円	151 億円	83 億円
		総 係 費 ^{※2}	111 億円	67 億円	152 億円	88 億円
		建設利息 ^{※3}	33 億円	13 億円	28 億円	19 億円
	備考：キロ当たり建設費		[203 億円/km]	[153 億円/km]	[265 億円/km]	[255 億円/km]
民 営	総 建 設 費		1,277 億円	760 億円	1,730 億円	944 億円
	内 訳	直接工事費	1,110 億円	668 億円	1,522 億円	880 億円
		消 費 税 ^{※1}	109 億円	64 億円	151 億円	83 億円
		総 係 費 ^{※2}	42 億円	22 億円	44 億円	22 億円
		建設利息 ^{※3}	16 億円	6 億円	13 億円	9 億円
	備考：キロ当たり建設費		[191 億円/km]	[143 億円/km]	[247 億円/km]	[237 億円/km]
(参考) 運営費の削減		公営▲6.1 億円/年 ^{※4} 民営▲5.5 億円/年 ^{※4}	公営▲9.3 億円/年 ^{※5} 民営▲8.3 億円/年 ^{※5}	公営▲6.4 億円/年 ^{※6} 民営▲5.9 億円/年 ^{※6}	公営▲6.3 億円/年 ^{※7} 民営▲5.4 億円/年 ^{※7}	

※1 10% (平成 29 年度着工を想定)

※2 公営：10% (地下鉄実績より) 民営：3.3%～2.4% (西大阪高速鉄道及び中之島高速鉄道実績より)

※3 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%

※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

※5 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

※6 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

※7 森之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

⑦－(4)事業スキーム

⑦－(4)－(a)地下鉄第8号線の延伸[今里～湯里六丁目間]

		公営の場合				民営の場合				
主体	建設主体		運営主体			建設主体		運営主体		
	交通局					第3セクター		民営化後の地下鉄新会社		
総建設費		基本	コスト削減後※				基本	コスト削減後※		
	交通局	1, 3 8 0 億円	1, 3 6 3 億円			合 計	1, 2 9 3 億円	1, 2 7 7 億円		
	※需要に見合ったダイヤ設定等					内 第3セクター（建設主体）	1, 2 6 1 億円	1, 2 6 1 億円		
						訳 地下鉄新会社（運営主体）	3 2 億円		1 6 億円	
						※需要に見合ったダイヤ設定等				
補助スキーム	総建設費 1,363 億円（コスト削減後）									
	補助対象建設費 (1,228 億円)	出資金 (地方自治体：20.0%)	補助金 (国：25.2%)	補助金 (地方自治体：28.0%)	借入金 (事業者：26.8%)	総建設費 1,277 億円（コスト削減後） （建設主体） 1,261 億円				
	補助対象外建設費 (135 億円)	出資金 (地方自治体：20.0%)	借入金 (事業者：80.0%)			補助対象建設費 (1,228 億円)	出資金 (地方自治体：10.0%)	出資金 (民間：10.0%)	補助金 (国：25.2%)	補助金 (地方自治体：28.0%)
						補助対象外建設費 (33 億円)	出資金 (地方自治体：10.0%)	出資金 (民間：10.0%)	借入金 (事業者：80.0%)	
						（運営主体） 16 億円（車両費）				
負担内訳	負担者	負担額		構成比		負担者	負担額		構成比	
	国	3 0 9 億円		23%		国	3 0 9 億円		24%	
	地方自治体	6 1 7 億円		45%		地方自治体	4 7 0 億円		37%	
	交通局	4 3 7 億円		32%		第3セクター（建設主体）※	3 5 6 億円		28%	
	合 計	1, 3 6 3 億円		100%		地下鉄新会社（運営主体）	1 4 2 億円		11%	
						合 計	1, 2 7 7 億円		100%	
						※出資金のうち民間負担分を含む				

⑦－(4)－(b)地下鉄第7号線の延伸[鶴町～大正間]

		公営の場合				民営の場合					
主体	建設主体		運営主体			建設主体		運営主体			
	交通局					第3セクター		民営化後の地下鉄新会社			
総建設費		基本	コスト削減後※				基本	コスト削減後※			
	交通局	1, 2 6 9 億円	8 1 2 億円			合 計	1, 1 9 0 億円	7 6 0 億円			
※鶴見検車場への車庫の集約化、一部区間高架化						内 第3セクター（建設主体）	1, 1 5 3 億円	7 2 3 億円			
						訳 地下鉄新会社（運営主体）	3 7 億円	3 7 億円			
						※鶴見検車場への車庫の集約化、一部区間高架化					
補助スキーム	総建設費 812 億円（コスト削減後）					総建設費 760 億円（コスト削減後）					
						（建設主体） 723 億円					
補助対象建設費 (710 億円)	出資金 (地方自治体：20.0%)	補助金 (国：25.2%)	補助金 (地方自治体：28.0%)	借入金 (事業者：26.8%)		補助対象建設費 (710 億円)	出資金 (地方自治体：10.0%)	出資金 (民間：10.0%)	補助金 (国：25.2%)	補助金 (地方自治体：28.0%)	借入金 (事業者：26.8%)
補助対象外建設費 (102 億円)	出資金 (地方自治体：20.0%)	借入金 (事業者：80.0%)				補助対象外建設費 (13 億円)	出資金 (地方自治体：10.0%)	出資金 (民間：10.0%)	借入金 (事業者：80.0%)		
						（運営主体） 37 億円（車両費）					
負担内訳	負担者	負担額		構成比		負担者	負担額		構成比		
	国	1 7 9 億円		22%		国	1 7 9 億円		24%		
						地方自治体	2 7 1 億円		36%		
						交通局	2 7 2 億円		34%		
						合 計	8 1 2 億円		100%		
						第3セクター（建設主体）※	2 0 1 億円		26%		
						地下鉄新会社（運営主体）	1 0 9 億円		14%		
						合 計	7 6 0 億円		100%		
						※出資金のうち民間負担分を含む					

⑦－(4)－(c)地下鉄敷津長吉線[住之江公園～喜連瓜破間]

	公営の場合				民営の場合								
主体	建設主体		運営主体		建設主体		運営主体						
	交通局				第3セクター		民営化後の地下鉄新会社						
総建設費		基本	コスト削減後※			基本	コスト削減後※						
	交通局	1, 8 6 1 億円	1, 8 5 3 億円		合 計	1, 7 3 8 億円	1, 7 3 0 億円						
※需要に見合ったダイヤ設定等				内 第3セクター（建設主体） 1, 6 4 5 億円 1, 6 4 5 億円					訳 地下鉄新会社（運営主体） 9 3 億円 8 5 億円				
				※需要に見合ったダイヤ設定等									
補助スキーム	総建設費 1,853 億円（コスト削減後）				総建設費 1,730 億円（コスト削減後）								
	補助対象建設費 (1,622 億円)				補助対象建設費 (1,622 億円)				(建設主体) 1,645 億円				
				出資金 (地方自治体：20.0%)		補助金 (国：25.2%)		補助金 (地方自治体：28.0%)		借入金 (事業者：26.8%)			
				補助対象外建設費 (231 億円)		補助対象外建設費 (23 億円)		借入金 (事業者：80.0%)					
				出資金 (地方自治体：20.0%)		借入金 (事業者：80.0%)							
負担内訳	負担者		負担額		構成比		負担者		負担額		構成比		
	国		4 0 9 億円		22%		国		4 0 9 億円		24%		
				地方自治体		8 2 4 億円		44%		地方自治体		6 1 8 億円	
				交通局		6 2 0 億円		34%		第3セクター（建設主体）※		4 5 4 億円	
				合 計		1, 8 5 3 億円		100%		地下鉄新会社（運営主体）		2 4 9 億円	
										合 計		1, 7 3 0 億円	
												100%	
				※出資金のうち民間負担分を含む									

⑦－(4)－(d)地下鉄第5号線の延伸[南巽～弥刀方面]

	公営の場合				民営の場合							
主体	建設主体		運営主体		建設主体		運営主体					
	交通局				第3セクター		民営化後の地下鉄新会社					
総建設費		基本	コスト削減後※				基本	コスト削減後※				
	交通局	1, 3 3 8 億円	1, 0 7 0 億円			合 計	1, 2 4 2 億円	9 9 4 億円				
※森之宮検車場への車庫の集約化					内 第3セカ- (建設主体) 1, 2 1 1 億円 9 6 3 億円 訳 地下鉄新会社 (運営主体) 3 1 億円 3 1 億円							
※森之宮検車場への車庫の集約化					※森之宮検車場への車庫の集約化							
補助スキーム	総建設費 1,070 億円 (コスト削減後)					総建設費 994 億円 (コスト削減後)						
	補助対象建設費 (952 億円)					補助対象建設費 (952 億円)						
	出資金 (地方自治体: 20.0%)		補助金 (国: 25.2%)		補助金 (地方自治体: 28.0%)		借入金 (事業者: 26.8%)					
	補助対象外建設費 (118 億円)		出資金 (地方自治体: 20.0%)			借入金 (事業者: 80.0%)						
負担内訳	補助対象外建設費 (11 億円)					補助対象外建設費 (11 億円)						
	(運営主体) 31 億円 (車両費)					(運営主体) 31 億円 (車両費)						
	負担者		負担額		構成比		負担者		負担額		構成比	
	国		2 4 0 億円		22%		国		2 4 0 億円		24%	
地方自治体		4 8 1 億円		45%		地方自治体		3 6 3 億円		37%		
交通局		3 4 9 億円		33%		第3セクター (建設主体) ※		2 6 4 億円		27%		
合 計		1, 0 7 0 億円		100%		地下鉄新会社 (運営主体)		1 2 7 億円		12%		
						合 計		9 9 4 億円		100%		
					※出資金のうち民間負担分を含む							

⑧ 収支採算性について

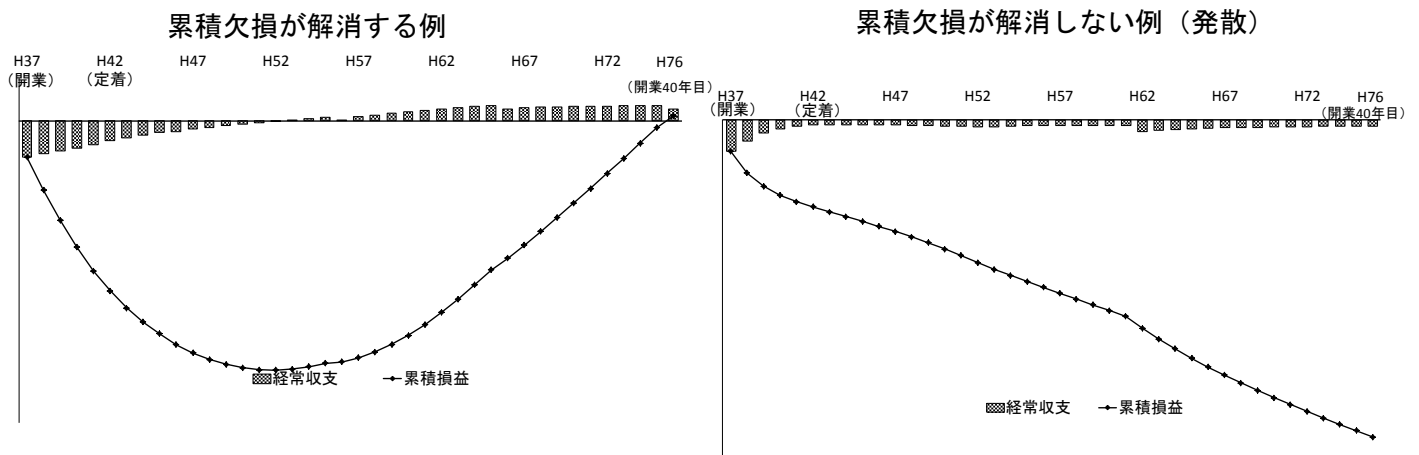
◎基本的な考え方

事業手法	事業主体	収支採算性分析の内容
公営	交通局	将来の利用者数の予測結果をもとに、公営に対する地下高速鉄道整備事業費補助（地下鉄補助）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）	地下鉄新会社（運営主体）	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。
	第3セクター（建設主体）	第3セクターに対する地下高速鉄道整備事業費補助（3セク補助）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。

評価基準

事業の補助採択や特許・免許の際には開業から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。

◎収支採算性の分析結果例



◎収支算定要領

項 目		算 定 要 領	
収 入	運輸収入	公営 民営	⑥－（４）～（７）参照
	運輸雑収	公営 民営	既設線※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	公営 民営	現行補助制度を基に算出した。
	その他	公営 民営	既設線※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	公営	既設線※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]
		民営	既設線※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	公営 民営	既設線※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	公営	車両の修繕費・委託費は既設線※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。
		民営	コスト削減として公営の 5%カットを見込む。
	その他経費	公営 民営	既設線※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	公営 民営	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 （借入金利 息）	公営	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。
		民営	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。
	諸税	民営 のみ	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	民営 のみ	事業所税等を含む法定実行税率を 35.5%として算出した。
	その他費用	公営	既設線※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。
		民営	既設線※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	公営 民営	建設及び更新計画を基に算出。	

※第 8 号線の延伸の場合：既設線＝今里筋線（井高野～今里間）

第 7 号線の延伸の場合：既設線＝長堀鶴見緑地線（大正～門真南間）

敷 津 長 吉 線の場合：既設線＝今里筋線（井高野～今里間）

第 5 号線の延伸の場合：既設線＝千日前線（野田阪神～南巽間）

⑨ 費用対効果について

費用対効果とは、かけた費用に対して、どのくらい効果があるかをいうもので、道路や鉄道などの公共事業においては、一般的に“費用便益比（B/C）”が用いられており、税金を投入した事業の実施に要する総費用に対して、その事業の実施によって得られる総便益の大きさがどのくらいあるかを見ることで、その比が1以上であれば、その事業は妥当なものとして評価される。

鉄道においては、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012改訂版）」（国土交通省鉄道局）に、その計算手法が示されている。

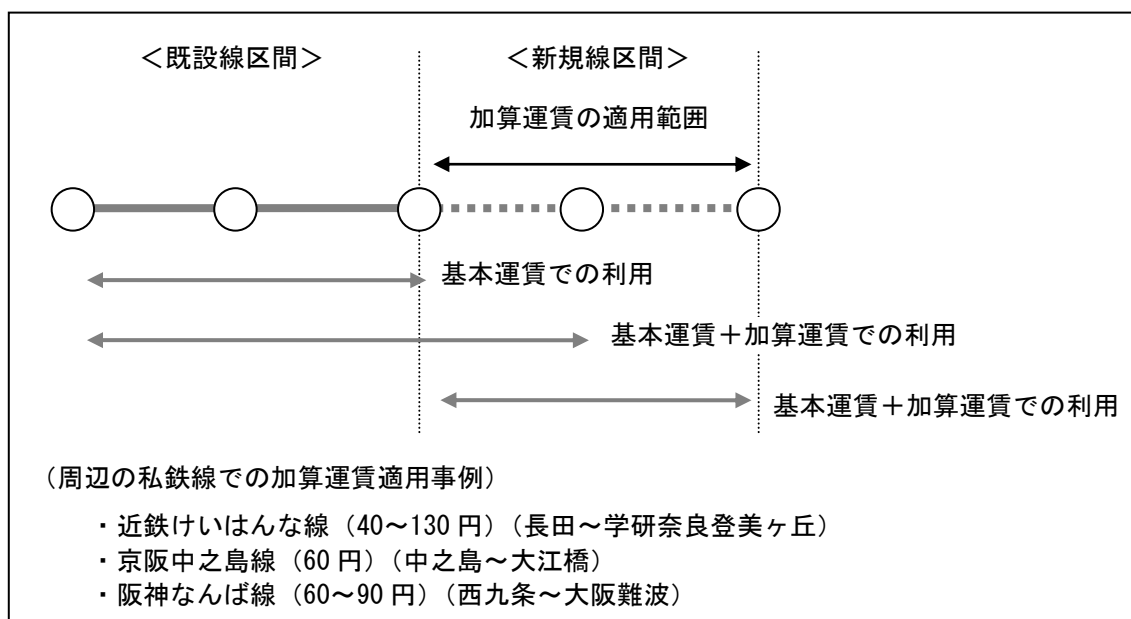
具体的には、利用者便益（鉄道整備による時間短縮効果や費用節減効果等）や供給者便益（当該事業者および競合事業者の鉄道路線収益の増減等）、その他便益（CO2 排出量削減等の環境改善効果等）など社会全体への効果（Benefit）などを貨幣換算し、建設・維持等に要する費用（Cost）に対する比（B/C）として示される指標であり、30年、50年の期間で算出することとされている。

評価基準

一般的に費用便益比（B/C） ≥ 1 となることが求められている。

⑩ 加算運賃とは

大手私鉄の新線整備では、加算運賃を採用することで、新線の利用者が応分の負担をするような運賃体系がとられている事例がある。



◆加算運賃の導入により、本来であれば需要は変化するが、本検討では需要の変化までは見込まないこととした。

⑪ 検討ケース設定

【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 5 千～1 万人需要増ケース

【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）

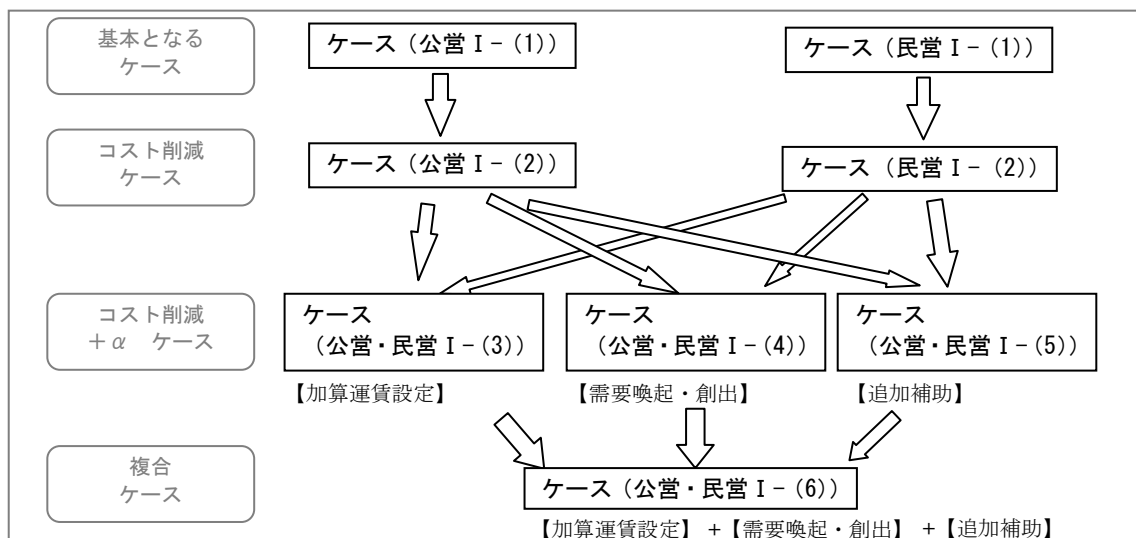
《国の答申路線（近畿地方交通審議会答申第 8 号）の考え方について》

- ・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

＜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）



⑫ 試算結果[ケースⅠ－(1)(輸送需要:基本ケース、収支算定:基本ケース)]

			第8号線の延伸		第7号線の延伸		敷津長吉線		第5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 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 955億円		40年目 894億円		40年目 1,381億円		40年目 883億円	
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			620億円		570億円		826億円		603億円	
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			620億円		570億円		826億円		603億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			0.84		1.21		0.99		0.47	
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			13.5億円/年		13.2億円/年		17.7億円/年		12.4億円/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}	13年目	発散 ^{※1}
		累積	39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 57億円	40年目 790億円	12年目 67億円	40年目 764億円	12年目 85億円	40年目 1,150億円	12年目 56億円	40年目 725億円
資金 収支	黒字転換	累積	29年目	発散 ^{※1}	29年目	発散 ^{※1}	28年目	発散 ^{※1}	30年目	発散 ^{※1}
現行スキームに基づく地方負担			470億円		432億円		618億円		456億円	
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			470億円		432億円		618億円		456億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			0.87		1.26		1.04		0.48	

※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。

費用対効果[ケースⅠ－(①)]

単位：百万円

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

※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。

⑬ 試算結果[ケースⅠ－(2)(輸送需要:基本ケース、収支算定:基本ケース[コスト削減後])]

			第8号線の延伸		第7号線の延伸		敷津長吉線		第5号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲17億円 運営費▲6.1億円/年		コスト削減 建設費▲457億円 運営費▲9.3億円/年		コスト削減 建設費▲8億円 運営費▲6.4億円/年		コスト削減 建設費▲268億円 運営費▲6.3億円/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 712億円		40年目 522億円		40年目 1,124億円		40年目 631億円	
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			616億円		361億円		825億円		481億円	
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			616億円		361億円		825億円		481億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			0.92		1.92		1.05		0.62	
民 営			コスト削減 建設費▲16億円 運営費▲5.5億円/年		コスト削減 建設費▲430億円 運営費▲8.3億円/年		コスト削減 建設費▲8億円 運営費▲5.9億円/年		コスト削減 建設費▲248億円 運営費▲5.4億円/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			13.5億円/年		8.9億円/年		17.7億円/年		10.0億円/年	
損益 収支	黒字転換	単年度	13年目	発散※1	13年目	発散※1	13年目	発散※1	14年目	発散※1
		累積	39年目	発散※1	39年目	発散※1	40年目	発散※1	40年目	発散※1
	累積最大欠損		12年目 57億円	40年目 570億円	12年目 40億円	40年目 433億円	12年目 85億円	40年目 915億円	13年目 46億円	40年目 511億円
資金 収支	黒字転換	累積	29年目	発散※1	27年目	発散※1	28年目	発散※1	30年目	発散※1
現行スキームに基づく地方負担			470億円		271億円		618億円		363億円	
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			470億円		271億円		618億円		363億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			0.95		2.01		1.10		0.64	

※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。

⑭ 試算結果[ケースⅠ－(6)(輸送需要:基本ケース、収支算定:基本ケース[コスト削減後])

＋需要割増＋新線加算運賃＋追加補助]

			第 8 号線の延伸		第 7 号線の延伸		敷津長吉線		第 5 号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲17 億円 運営費▲6.1 億円/年		コスト削減 建設費▲457 億円 運営費▲9.3 億円/年		コスト削減 建設費▲8 億円 運営費▲6.4 億円/年		コスト削減 建設費▲268 億円 運営費▲6.3 億円/年	
			需要 3 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 11.5 億円/年 ^{※2}		需要 3 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 6.6 億円/年 ^{※2}		需要 4 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 19.8 億円/年 ^{※2}		需要 2 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 12.4 億円/年 ^{※2}	
事業主体			公営		公営		公営		公営	
損益 収支	黒字転換	単年度	17 年目		14 年目		15 年目		16 年目	
		累積	40 年目		40 年目		40 年目		40 年目	
	累積最大欠損		16 年目 118 億円		13 年目 87 億円		14 年目 196 億円		15 年目 102 億円	
資金 収支	黒字転換	累積	33 年目		31 年目		32 年目		34 年目	
現行スキームに基づく地方負担			616 億円		361 億円		825 億円		481 億円	
スキーム外の地方負担(40 年累計)			460 億円		264 億円		792 億円		496 億円	
計			1,076 億円		625 億円		1,617 億円		977 億円	
費用便益比 (B/C) [30 年]			1.01		2.13		1.16		0.68	
民 営			コスト削減 建設費▲16 億円 運営費▲5.5 億円/年		コスト削減 建設費▲430 億円 運営費▲8.3 億円/年		コスト削減 建設費▲8 億円 運営費▲5.9 億円/年		コスト削減 建設費▲248 億円 運営費▲5.4 億円/年	
			需要 3 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 8.3 億円/年 ^{※2}		需要 3 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 4.9 億円/年 ^{※2}		需要 4 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 15.2 億円/年 ^{※2}		需要 2 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 9.7 億円/年 ^{※2}	
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			13.5 億円/年		8.9 億円/年		17.7 億円/年		10.0 億円/年	
損益 収支	黒字転換	単年度	13 年目	30 年目	13 年目	31 年目	13 年目	31 年目	14 年目	31 年目
		累積	39 年目	19 年目	39 年目	38 年目	40 年目	40 年目	40 年目	40 年目
	累積最大欠損		12 年目 57 億円	3 年目 11 億円	12 年目 40 億円	4 年目 20 億円	12 年目 85 億円	6 年目 39 億円	13 年目 46 億円	5 年目 15 億円
資金 収支	黒字転換	累積	29 年目	9 年目	27 年目	25 年目	28 年目	27 年目	30 年目	27 年目
現行スキームに基づく地方負担			470 億円		271 億円		618 億円		363 億円	
スキーム外の地方負担(40 年累計)			332 億円		196 億円		608 億円		388 億円	
計			802 億円		467 億円		1,226 億円		751 億円	
費用便益比 (B/C) [30 年]			1.05		2.23		1.21		0.71	

※ 1 : 加算運賃による需要の変化は見込んでいない。

※ 2 : 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運営費補助。

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。(現行では制度としてはない)

⑮ 試算結果[ケースⅡ－(2)(輸送需要: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)】

			第8号線の延伸		第7号線の延伸		敷津長吉線		第5号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲17億円 運営費▲5.9億円/年		コスト削減 建設費▲457億円 運営費▲4.2億円/年		コスト削減 建設費▲8億円 運営費▲6.2億円/年		コスト削減 建設費▲268億円 運営費▲3.1億円/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 75億円		40年目 125億円		40年目 277億円		40年目 148億円	
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			616億円		361億円		825億円		481億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			648億円 ^{※2} (16.2億円/年×40年相当)		408億円 ^{※2} (10.2億円/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)	
計			1,264億円		769億円		1,681億円		973億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			0.92		1.92		1.05		0.62	
民 営			コスト削減 建設費▲16億円 運営費▲5.5億円/年		コスト削減 建設費▲430億円 運営費▲4.0億円/年		コスト削減 建設費▲8億円 運営費▲5.9億円/年		コスト削減 建設費▲248億円 運営費▲3.0億円/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}	13年目	発散 ^{※1}	14年目	発散 ^{※1}
		累積	39年目	発散 ^{※1}	39年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}
	累積最大欠損		12年目 57億円	40年目 30億円	12年目 40億円	40年目 77億円	12年目 85億円	40年目 207億円	13年目 46億円	40年目 111億円
資金 収支	黒字転換	累積	29年目	発散 ^{※1}	27年目	発散 ^{※1}	28年目	発散 ^{※1}	30年目	発散 ^{※1}
現行スキームに基づく地方負担			470億円		271億円		618億円		363億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			540億円 ^{※2} (13.5億円/年×40年)		356億円 ^{※2} (8.9億円/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)	
計			1,010億円		627億円		1,326億円		763億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			0.95		2.01		1.10		0.64	

※1：開業からの40年において、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：線路使用料相当。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)

⑩ 試算結果[ケースⅡ－(3)′(輸送需要:基本ケース、収支算定:感度分析ケース[コスト削減後])＋新線加算運賃]

【事業化方策の１つ（営業主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）】

			第 8 号線の延伸		第 7 号線の延伸		敷津長吉線		第 5 号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲17 億円 運営費▲5.9 億円/年 新線加算運賃 30 円※1		コスト削減 建設費▲457 億円 運営費▲4.2 億円/年 新線加算運賃 50 円※1		コスト削減 建設費▲8 億円 運営費▲6.2 億円/年 新線加算運賃 70 円※1		コスト削減 建設費▲268 億円 運営費▲3.1 億円/年 新線加算運賃 100 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	29 年目		29 年目		30 年目		30 年目	
		累積	12 年目		16 年目		22 年目		20 年目	
	累積最大欠損		3 年目 10 億円		4 年目 18 億円		6 年目 39 億円		5 年目 15 億円	
資金 収支	黒字転換	累積	4 年目		3 年目		1 年目		1 年目	
現行スキームに基づく地方負担			616 億円		361 億円		825 億円		481 億円	
スキーム外の地方負担(40 年累計)			648 億円※2 (16.2 億円/年×40 年相当)		408 億円※2 (10.2 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)	
計			1,264 億円		769 億円		1,681 億円		973 億円	
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.91		1.91		1.05		0.61	
民 営			コスト削減 建設費▲16 億円 運営費▲5.5 億円/年 新線加算運賃 20 円※1		コスト削減 建設費▲430 億円 運営費▲4.0 億円/年 新線加算運賃 30 円※1		コスト削減 建設費▲8 億円 運営費▲5.9 億円/年 新線加算運賃 60 円※1		コスト削減 建設費▲248 億円 運営費▲3.0 億円/年 新線加算運賃 80 円※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			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	27 年目	13 年目	31 年目	13 年目	29 年目	14 年目	30 年目
		累積	39 年目	12 年目	39 年目	40 年目	40 年目	23 年目	40 年目	32 年目
	累積最大欠損		12 年目 57 億円	3 年目 8 億円	12 年目 40 億円	4 年目 19 億円	12 年目 85 億円	5 年目 35 億円	13 年目 46 億円	5 年目 14 億円
資金 収支	黒字転換	累積	29 年目	5 年目	27 年目	27 年目	28 年目	24 年目	30 年目	25 年目
現行スキームに基づく地方負担			470 億円		271 億円		618 億円		363 億円	
スキーム外の地方負担(40 年累計)			540 億円※2 (13.5 億円/年×40 年)		356 億円※2 (8.9 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)	
計			1,010 億円		627 億円		1,326 億円		763 億円	
費用便益比 (B/C) [30 年]			0.94		2.00		1.09		0.63	

※ 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。

(加算運賃 [①第 8 号線の延伸、②第 7 号線の延伸、③敷津長吉線、④第 5 号線の延伸])

公営：①25 円、②41 円、③64 円、④91 円 民営：①12 円、②30 円、③54 円、④76 円)

また、加算運賃による需要の変化は見込んでいない。

※ 2：線路使用料相当。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)

⑰ 試算結果[ケースⅢ－(2)(輸送需要: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】

			第8号線の延伸		第7号線の延伸		敷津長吉線		第5号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲17億円 運営費▲5.9億円/年		コスト削減 建設費▲457億円 運営費▲4.2億円/年		コスト削減 建設費▲8億円 運営費▲6.2億円/年		コスト削減 建設費▲268億円 運営費▲3.1億円/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 32億円		40年目 73億円		40年目 234億円		40年目 120億円	
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			616億円		361億円		825億円		481億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			648億円 ^{※2} (16.2億円/年×40年相当)		408億円 ^{※2} (10.2億円/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)	
計			1,264億円		769億円		1,681億円		973億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			0.98		2.06		1.13		0.66	
民 営			コスト削減 建設費▲16億円 運営費▲5.5億円/年		コスト削減 建設費▲430億円 運営費▲4.0億円/年		コスト削減 建設費▲8億円 運営費▲5.9億円/年		コスト削減 建設費▲248億円 運営費▲3.0億円/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	27年目	13年目	発散 ^{※1}	13年目	発散 ^{※1}	14年目	発散 ^{※1}
		累積	39年目	36年目	39年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}
	累積最大欠損		12年目 57億円	6年目 14億円	12年目 40億円	40年目 32億円	12年目 85億円	40年目 165億円	13年目 46億円	40年目 85億円
資金 収支	黒字転換	累積	29年目	29年目	27年目	発散 ^{※1}	28年目	発散 ^{※1}	30年目	発散 ^{※1}
現行スキームに基づく地方負担			470億円		271億円		618億円		363億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			540億円 ^{※2} (13.5億円/年×40年)		356億円 ^{※2} (8.9億円/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)	
計			1,010億円		627億円		1,326億円		763億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			1.02		2.17		1.18		0.69	

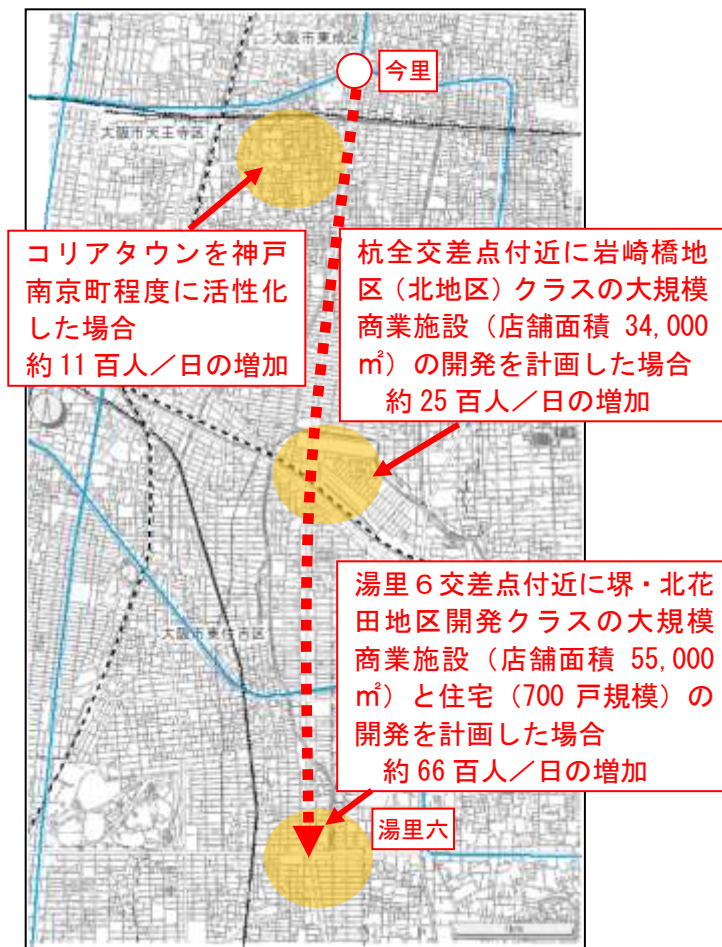
※1：開業からの40年間に於いて、収支の改善傾向が見られず、赤字が膨らみ続けるなど黒字転換しないこと。

※2：線路使用料相当。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)

⑱ 一定のシナリオ(仮説)

■第8号線の延伸

1日約1万人の需要増を見込んだ場合



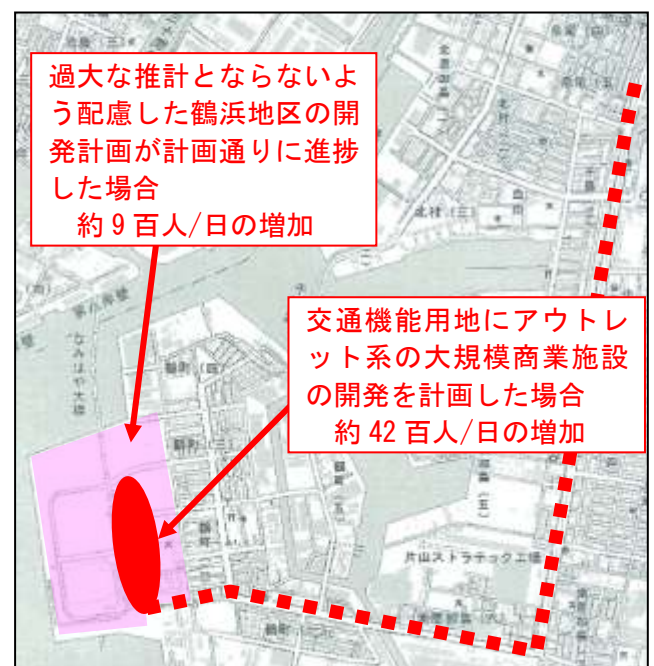
■敷津長吉線

1日約8千人の需要増を見込んだ場合



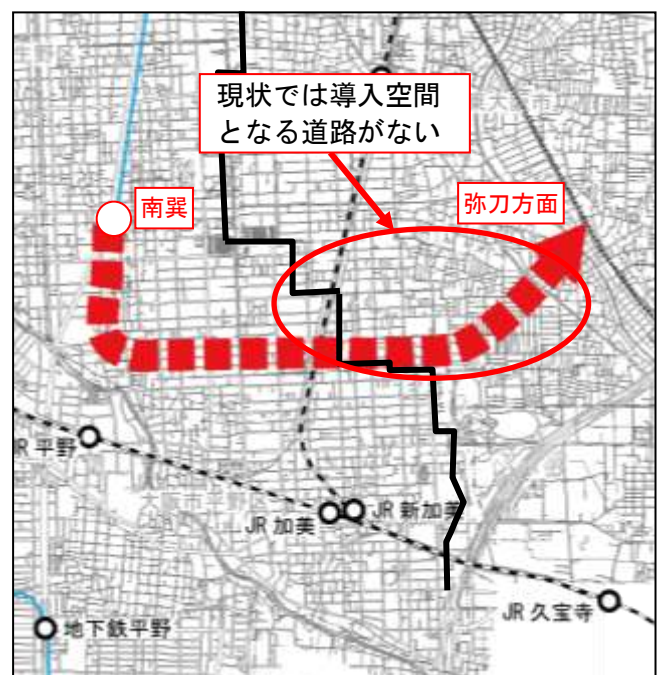
■第7号線の延伸

1日約5千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



⑭ 試算結果[ケースⅣ－(2)(輸送需要: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]]

			第 8 号線の延伸		第 7 号線の延伸		敷津長吉線		第 5 号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲17 億円 運営費▲6.1 億円/年		コスト削減 建設費▲457 億円 運営費▲9.3 億円/年		コスト削減 建設費▲8 億円 運営費▲6.4 億円/年		コスト削減 建設費▲268 億円 運営費▲6.3 億円/年	
			需要 10 千人/日増		需要 5 千人/日増		需要 8 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 552 億円		40 年目 504 億円		40 年目 1,035 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			616 億円		361 億円		825 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			616 億円		361 億円		825 億円		—	
費用便益比 (B/C) [30 年]			1.29		2.26		1.29		—	
民 営			コスト削減 建設費▲16 億円 運営費▲5.5 億円/年		コスト削減 建設費▲430 億円 運営費▲8.3 億円/年		コスト削減 建設費▲8 億円 運営費▲5.9 億円/年		コスト削減 建設費▲248 億円 運営費▲5.4 億円/年	
			需要 10 千人/日増		需要 5 千人/日増		需要 8 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			13.5 億円/年		8.9 億円/年		17.7 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	39 年目	発散※1	39 年目	発散※1	40 年目	発散※1	—	—
	累積最大欠損		12 年目 57 億円	40 年目 413 億円	12 年目 40 億円	40 年目 416 億円	12 年目 85 億円	40 年目 828 億円	—	—
資金 収支	黒字転換	累積	29 年目	発散※1	27 年目	発散※1	28 年目	発散※1	—	—
現行スキームに基づく地方負担			470 億円		271 億円		618 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			470 億円		271 億円		618 億円		—	
費用便益比 (B/C) [30 年]			1.35		2.38		1.36		—	

※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。

②⑩ 試算結果[ケースⅣ－(4)(輸送需要: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)]

			第 8 号線の延伸		第 7 号線の延伸		敷津長吉線		第 5 号線の延伸	
公 営			コスト削減 建設費▲17 億円 運営費▲6.1 億円/年		コスト削減 建設費▲457 億円 運営費▲9.3 億円/年		コスト削減 建設費▲8 億円 運営費▲6.4 億円/年		コスト削減 建設費▲268 億円 運営費▲6.3 億円/年	
			需要 10 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 7.4 億円/年 ^{※2}		需要 5 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 7.1 億円/年 ^{※2}		需要 8 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 18.0 億円/年 ^{※2}		—	
事業主体			公営		公営		公営		公営	
損益 収支	黒字転換	単年度	17 年目		14 年目		15 年目		—	
		累積	40 年目		40 年目		40 年目		—	
	累積最大欠損		16 年目 119 億円		13 年目 87 億円		14 年目 196 億円		—	
資金 収支	黒字転換	累積	33 年目		31 年目		32 年目		—	
現行スキームに基づく地方負担			616 億円		361 億円		825 億円		—	
スキーム外の地方負担(40 年累計)			296 億円		284 億円		720 億円		—	
計			912 億円		645 億円		1,545 億円		—	
費用便益比 (B/C) [30 年]			1.29		2.26		1.29		—	
民 営			コスト削減 建設費▲16 億円 運営費▲5.5 億円/年		コスト削減 建設費▲430 億円 運営費▲8.3 億円/年		コスト削減 建設費▲8 億円 運営費▲5.9 億円/年		コスト削減 建設費▲248 億円 運営費▲5.4 億円/年	
			需要 10 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 4.2 億円/年 ^{※2}		需要 5 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 5.4 億円/年 ^{※2}		需要 8 千人/日増 +新線加算運賃 60 円 ^{※1} +追加補助 13.5 億円/年 ^{※2}		—	
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			13.5 億円/年		8.9 億円/年		17.7 億円/年		—	
損益 収支	黒字転換	単年度	13 年目	31 年目	13 年目	31 年目	13 年目	30 年目	—	—
		累積	39 年目	31 年目	39 年目	37 年目	40 年目	39 年目	—	—
	累積最大欠損		12 年目 57 億円	3 年目 11 億円	12 年目 40 億円	4 年目 20 億円	12 年目 85 億円	6 年目 38 億円	—	—
資金 収支	黒字転換	累積	29 年目	24 年目	27 年目	25 年目	28 年目	27 年目	—	—
現行スキームに基づく地方負担			470 億円		271 億円		618 億円		—	
スキーム外の地方負担(40 年累計)			168 億円		216 億円		540 億円		—	
計			638 億円		487 億円		1,158 億円		—	
費用便益比 (B/C) [30 年]			1.34		2.37		1.35		—	

※ 1 : 加算運賃による需要の変化は見込んでいない。

※ 2 : 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運営費補助。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)

② 試算結果〔(参考)ケースⅠ－(2)(輸送需要:基本ケース、収支算定:基本ケース[コスト削減後])〕
【第8号線の延伸に関する整備区間の変更ケース】

整備区間			第8号線の延伸			
			CASE 1 【今里～杭全】		CASE 2 【今里～長居】	
公 営			コスト削減 建設費▲17億円 運営費▲3.6億円/年		コスト削減 建設費▲17億円 運営費▲8.0億円/年	
事業主体			公営		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 466億円		40年目 946億円	
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			334億円		838億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円		0億円	
計			334億円		838億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			0.94		0.90	
民 営			コスト削減 建設費▲16億円 運営費▲3.1億円/年		コスト削減 建設費▲16億円 運営費▲7.3億円/年	
事業主体			建設主体	運営主体	建設主体	運営主体
線路使用料			7.6億円/年		18.3億円/年	
損益 収支	黒字転換	単年度	13年目	発散 ^{※1}	13年目	発散 ^{※1}
		累積	39年目	発散 ^{※1}	40年目	発散 ^{※1}
	累積最大欠損		12年目 33億円	40年目 395億円	12年目 84億円	40年目 750億円
資金 収支	黒字転換	累積	29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			256億円		639億円	
スキーム外の地方負担(40年累計)			0億円		0億円	
計			256億円		639億円	
費用便益比 (B/C) [30年]			0.97		0.93	

※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 新線整備による他路線への影響

敷津長吉線沿線から都心方向へ向かう際に、敷津長吉線整備前は南海線や近鉄南大阪線を利用し、なんばや天王寺で乗換え、御堂筋線を利用していた人が、敷津長吉線整備後は長居で乗換え、御堂筋線の利用に転換することなどにより、南海線や近鉄南大阪線の利用者数が減少するなど、他路線の収益に影響を与える恐れがある。

(南海線から敷津長吉線に転換する例)



南海線 → なんば → 御堂筋線

敷津長吉線整備前



敷津長吉線 → 長居 → 御堂筋線

敷津長吉線整備後

(近鉄南大阪線から敷津長吉線に転換する例)



近鉄南大阪線 → 天王寺 → 御堂筋線

敷津長吉線整備前



敷津長吉線 → 長居 → 御堂筋線

敷津長吉線整備後

㊤ 輸送密度

◎地下鉄条例路線の輸送密度(平成42年度)

	営業キロ km	輸送人員 人/日	キロ当たり 輸送人員 (人/㎏)/日	輸送人キロ (千人・㎏)/日	輸送密度 (人・㎏/㎏)/日
第8号線(今里～湯里六丁目)	6.7	31,744 [30,823]	4,738 [4,601]	120,884 [117,378]	18,042 [17,519]
第7号線(鶴町～大正)	5.5	34,694 [33,688]	6,308 [6,125]	86,912 [84,392]	15,802 [15,344]
敷津長吉線(住之江公園～喜連瓜破)	6.9	44,852 [43,551]	6,500 [6,312]	120,508 [117,013]	17,465 [16,958]
第5号線(南巽～弥刀方面)	4.2	18,816 [18,270]	4,480 [4,350]	46,517 [45,168]	11,075 [10,754]

※[]内は決算値ベースに換算後

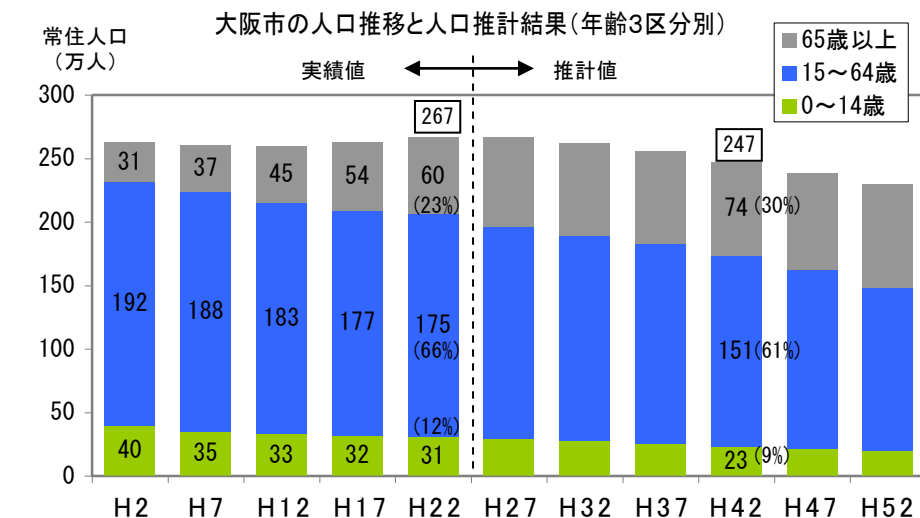
◎地下鉄既設路線及び他社路線の輸送密度(平成22年度)

		営業キロ km	輸送人員 人/日	キロ当たり 輸送人員 (人/㎏)/日	輸送人キロ (千人・㎏)/日	輸送密度 (人・㎏/㎏)/日
大阪市 交通 局	全線	137.8	2,293,257	16,642	13,572	98,493
	御堂筋線	24.5	1,104,830	45,095	5,853	238,880
	谷町線	28.1	479,852	17,077	2,528	89,972
	四つ橋線	11.4	248,975	21,840	947	83,073
	中央線	17.9	288,652	16,126	1,482	82,818
	千日前線	12.6	175,093	13,896	581	46,117
	堺筋線	8.5	310,923	36,579	1,087	127,864
	長堀鶴見緑地線	15.0	144,945	9,663	620	41,344
	今里筋線	11.9	56,805	4,774	259	21,736
	南港ポートタウン線	7.9	71,071	8,996	215	27,266
東京メトロ		195.1	6,307,392	32,329	50,780	260,276
東京都		131.2	2,435,710	18,565	16,361	124,706
	うち日暮里・舎人ライナー線	9.7	58,871	6,069	319	32,865
	うち荒川線	12.2	49,518	4,059	134	10,981
京都市		31.2	382,540	12,261	1,756	56,278
神戸市		30.6	286,093	9,349	2,614	85,419
近畿日本鉄道		508.1	1,571,293	3,092	30,161	59,361
南海電気鉄道		154.8	619,356	4,001	10,100	65,244
京阪電気鉄道		91.1	767,866	8,429	10,891	119,553
阪急電鉄		143.6	1,652,693	11,509	23,168	161,334
阪神電気鉄道		48.9	562,197	11,497	5,536	113,213
JR西日本		5,012.7	4,872,375	972	144,149	28,757
北大阪急行電鉄		5.9	150,011	25,426	677	114,697
大阪府都市開発		14.3	135,255	9,458	1,235	86,355
神戸電鉄		69.6	139,784	2,008	1,252	17,984
山陽電気鉄道		70.4	172,307	2,448	2,209	31,380
神戸新交通		15.3	91,279	5,966	360	23,532
大阪高速鉄道		28.0	99,721	3,561	648	23,156
北神急行電鉄		7.5	25,501	3,400	191	25,501
能勢電鉄		15.4	59,890	3,889	411	26,702
叡山鉄道		14.4	17,904	1,243	87	6,013
京福電気鉄道		12.3	18,896	1,536	82	6,668
江ノ島鉄道		10.0	42,551	4,255	156	15,567
遠州鉄道		17.8	24,967	1,403	191	10,753
阪堺電気軌道		18.7	19,978	1,068	80	4,265
函館市(軌道線)		10.9	15,989	1,467	48	4,400
富山ライトレール		7.6	5,052	665	24	3,151
岡山電気軌道		4.7	9,132	1,943	16	3,408
広島電鉄		35.1	147,775	4,210	535	15,244
伊予鉄道		43.5	48,441	1,114	231	5,311
長崎電気軌道		11.5	48,948	4,256	155	13,497
鹿児島市(軌道線)		13.1	28,868	2,204	104	7,933

鉄道統計年報をもとに作成(決算値ベース)

②④ 人口の減少、高齢化の進展

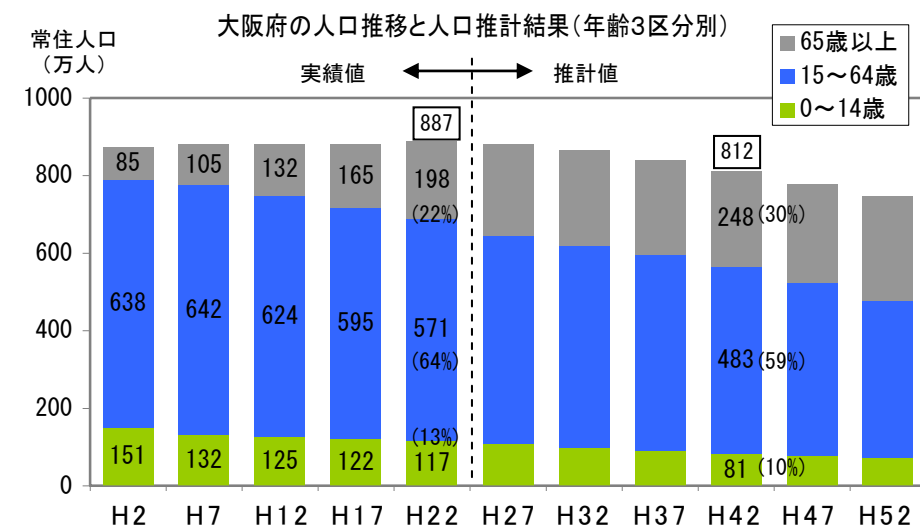
大阪市では、平成 22 年の約 267 万人から平成 42 年では約 247 万人まで減少が見込まれ、特に生産年齢人口（15～64 歳人口）が大きく減少し、高齢者（65 歳以上人口）の比率が増加する傾向にある。



※年齢不詳は既知の分で案分した

※推計値は国立社会保障・人口問題研究所の推計値（平成 25 年 3 月推計）を使用

大阪府においても、平成 22 年の約 887 万人から平成 42 年では約 812 万人まで減少が見込まれ、大阪府と同様に生産年齢人口（15～64 歳人口）が大きく減少し、高齢者（65 歳以上人口）の比率が増加する傾向にある。



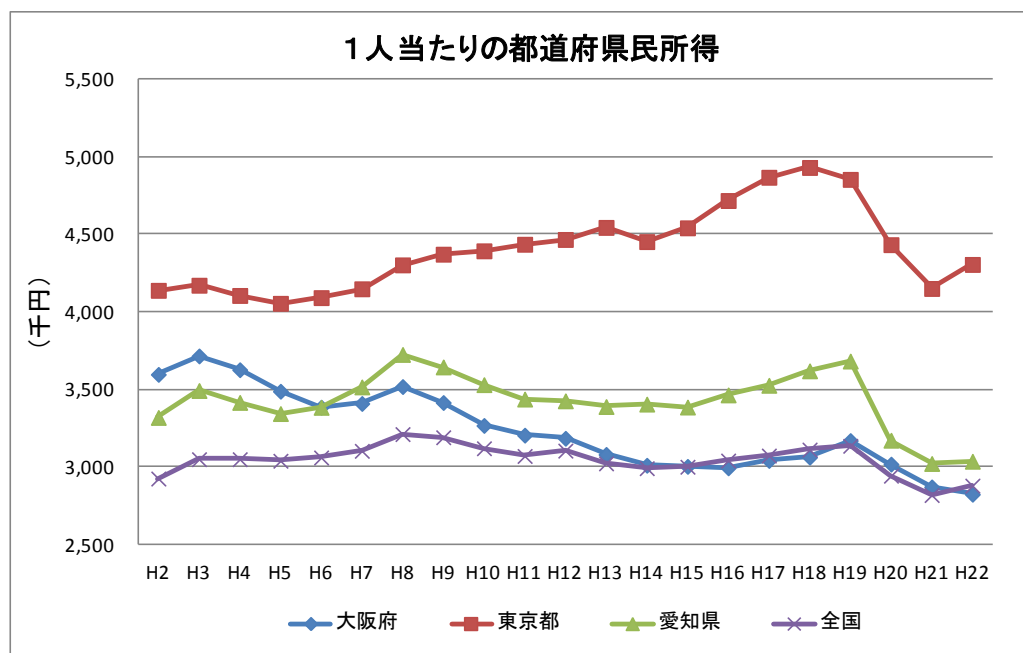
※年齢不詳は既知の分で案分した

※推計値は国立社会保障・人口問題研究所の推計値（平成 25 年 3 月推計）を使用

㊤ 地域経済の停滞

◎一人当たりの府民所得

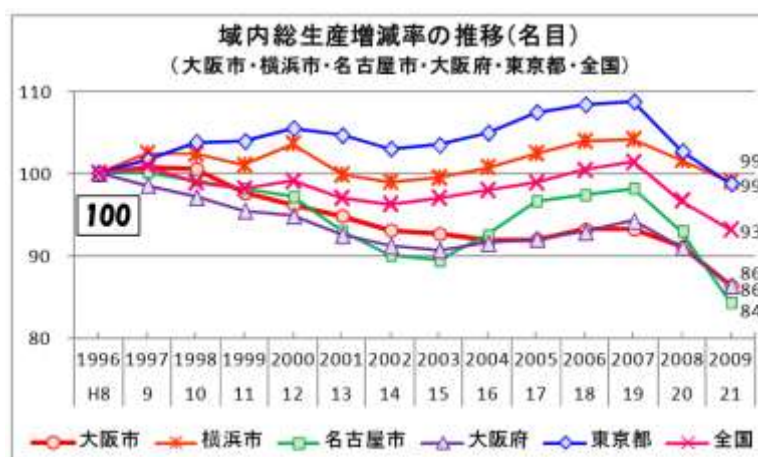
都道府県民一人当たりの所得は、平成2年以降東京都では概ね増加、愛知県では横ばいの傾向にあるが、大阪府は減少傾向となっている。また、近年では全国平均と比較しても同程度になっている。



資料：内閣府県民経済計算を元に作成

◎市内総生産の推移

大阪市内総生産は、平成8年以降減少傾向にあり、全国平均をも下回っている。

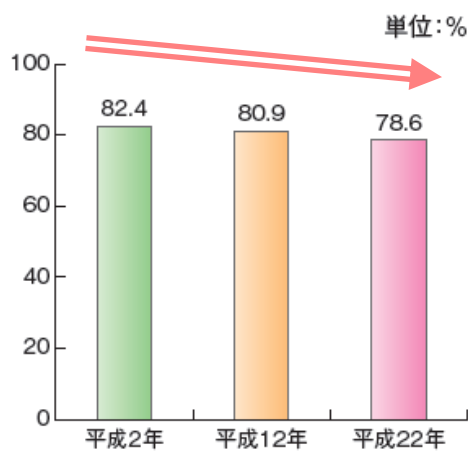


資料：統計から読み解く大阪市の現状

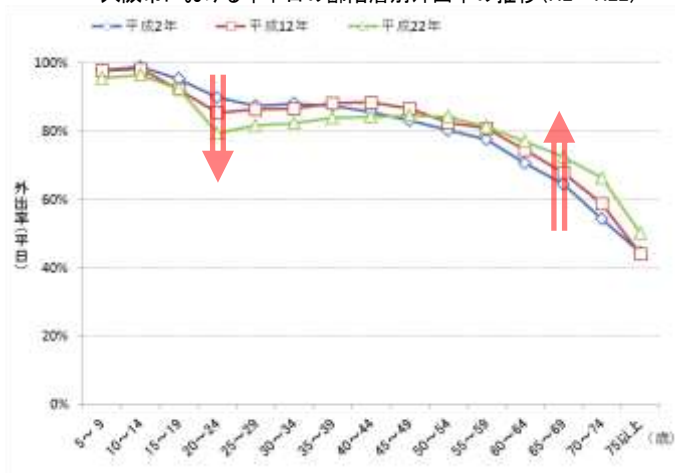
②⑥ 外出率の低下等

外出率は、平成2年から平成22年にかけて減少傾向にある。また、年齢階層別に見ると、60歳以上は増加傾向にあるが、20～44歳では減少傾向にあり、特に20代の減少が著しい。

大阪市における平日の外出率の推移(H2～H22)



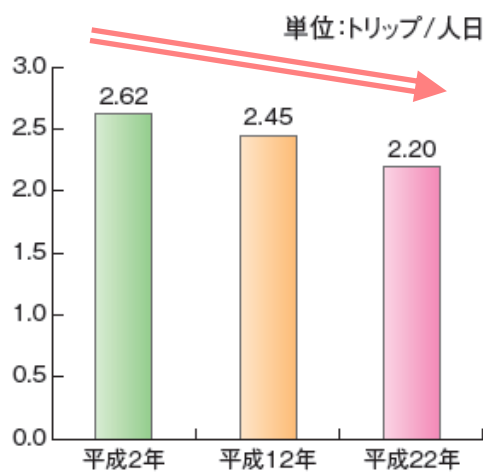
大阪市における年平日の年齢階層別外出率の推移(H2～H22)



資料：第3～5回京阪神都市圏パーソントリップ調査

1日あたりのトリップ数（生成原単位）についても平成2年から平成22年にかけて減少傾向にある。

大阪市における平日の生成原単位の推移(H2～H22)

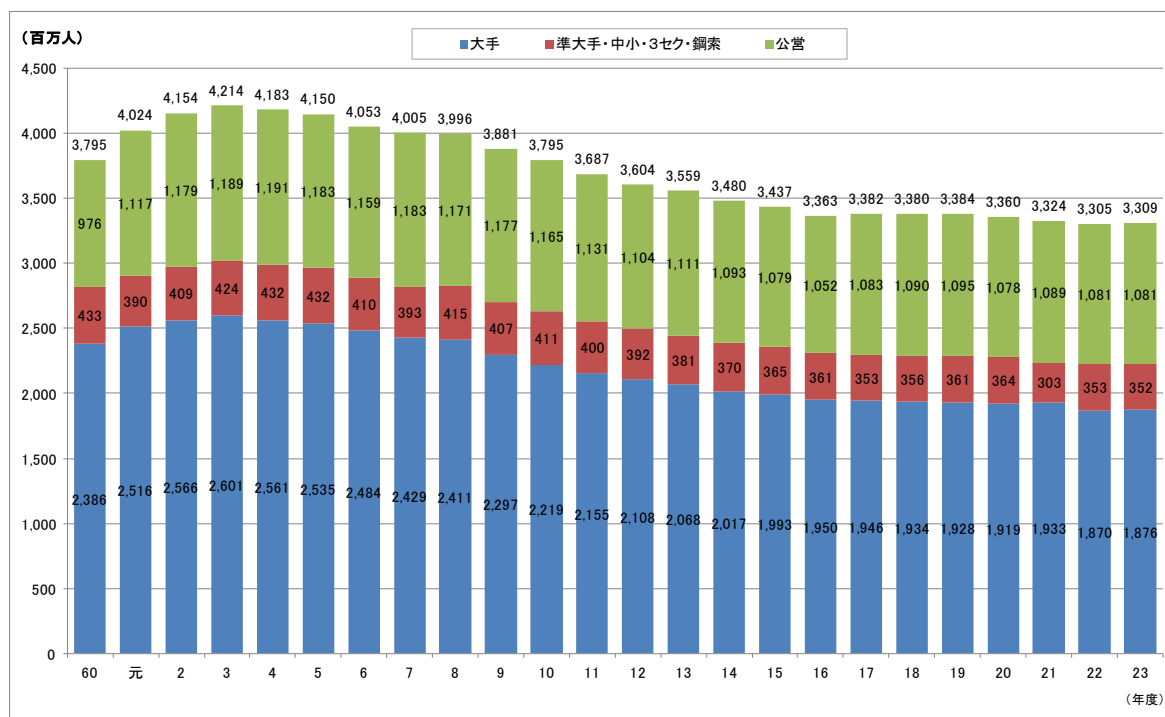


資料：第3～5回京阪神都市圏パーソントリップ調査

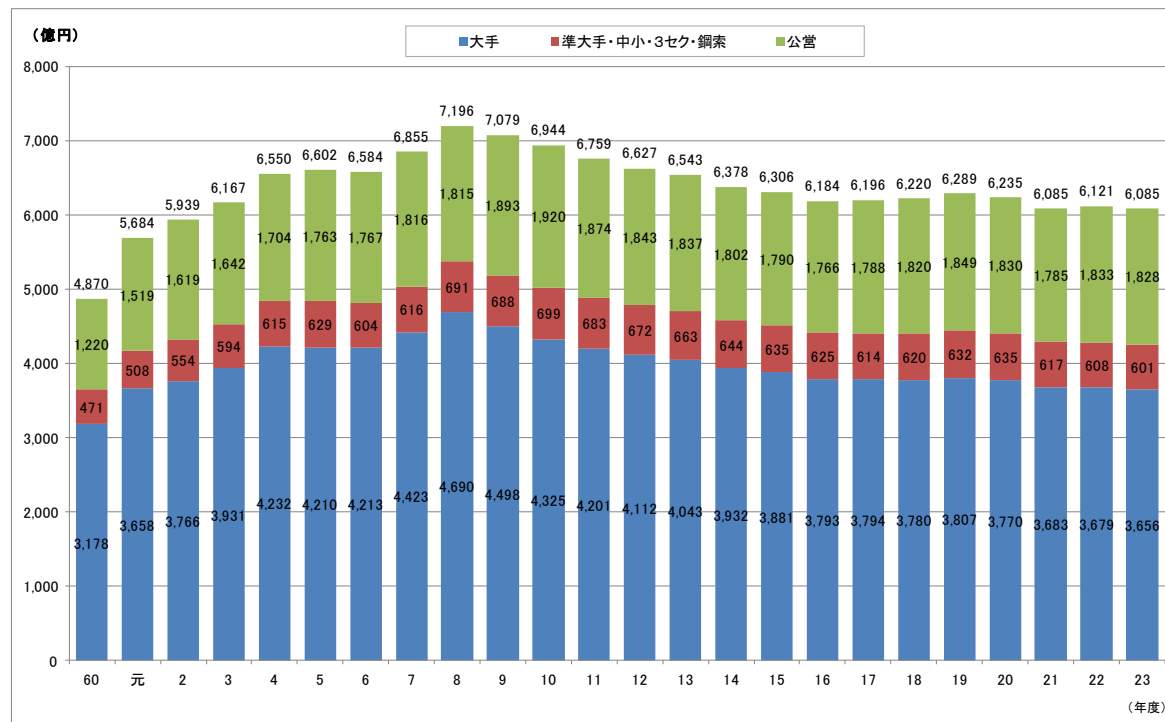
② 関西の大手民間鉄道事業者の輸送人員及び旅客輸送収入

関西の大手民間鉄道事業者においては輸送人員は平成3年以降、旅客輸送収入は平成8年以降減少傾向にある。

◎関西民鉄輸送人員の推移

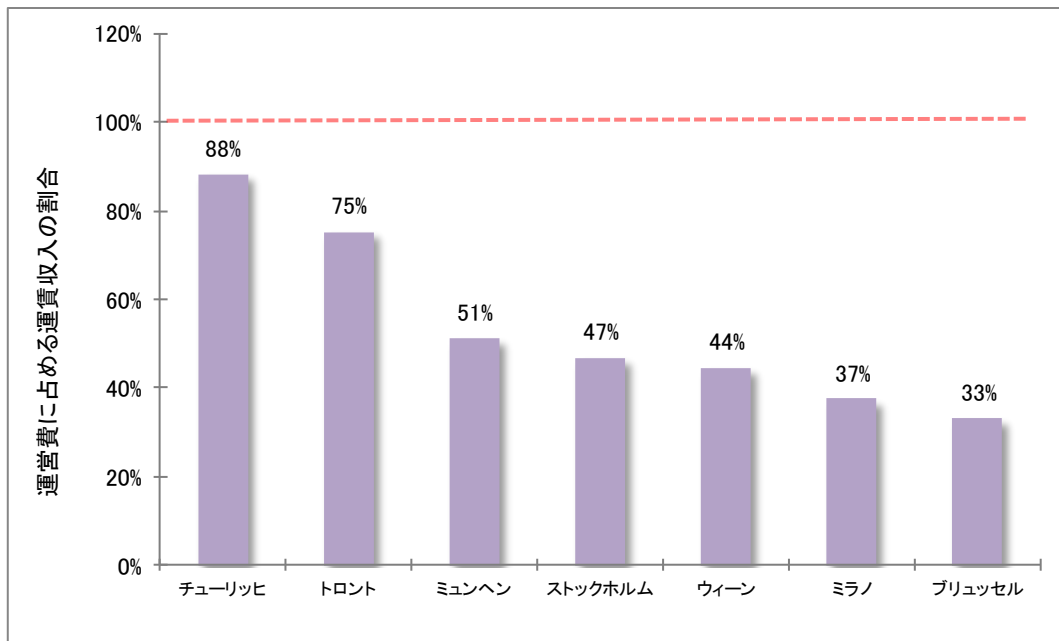


◎関西民鉄旅客輸送収入の推移



資料：関西鉄道協会の概況 平成25年7月

⑳ 欧米先進諸国の都市内公共輸送における運賃回収率－運営費に占める運賃収入の割合



資料： URBAN TRANSPORT SYSTEMS AND OPERATORS

※2009 年値 (ただし、チューリッヒについては2008 年値)

●交通政策基本法案

我が国経済・社会活動を支える基盤である国際交通、幹線交通及び地域交通について、国際競争力の強化や地域の活力の向上、大規模災害時への対応等の観点から、国が自治体、事業者等と密接に連携しつつ総合的かつ計画的に必要な施策を推進していくため、交通に関する施策についての基本理念を定め、関係者の責務等を明らかにするとともに、政府に交通政策基本計画の閣議決定及び国会報告を義務づける。

国際競争の激化・我が国経済の低迷 災害に強い国土・地域づくり 人口減少・少子高齢化

我が国が抱える喫緊の課題に対し、交通政策に求められる役割は極めて大きい

例えば

- 我が国の国際競争力の強化のための国際交通ネットワークや港湾・空港等の強化
- 危機的状況にある地域の公共交通の確保・改善
- 大規模災害時における旅客・物流ネットワークの機能の確保と迅速な回復 等

これらの課題への対応には

- ・ 長期的視野に立った計画的な取組
- ・ 多様な主体の連携・協働（関係省庁、交通事業者、自治体、住民 等）が不可欠

「交通政策基本法案」の制定



（成田空港）

基本理念や関係者の責務等を明確化



（富山市のLRT）

交通政策基本計画の閣議決定・国会報告

- | | |
|------------------|---------------------------|
| ➢ 国際競争力の強化に必要な施策 | ➢ 地域の活力の向上に必要な施策 |
| ➢ 大規模災害時への対応 | ➢ 生活交通確保やバリアフリー化 |
| ➢ 環境負荷の低減に必要な施策 | ➢ まちづくりや観光立国の観点からの施策 等 |



（九州新幹線）

必要な支援措置（法制上、財政上等）

毎年国会に年次報告（「交通白書」）



（離島航路）

我が国が抱える喫緊の課題に対し、
政府・関係者が一体となり強力に交通政策を推進するための枠組みを構築

㊟一（２）交通政策基本法（条文）

第一章 総則

（目的）

第一条 この法律は、交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにすることにより、交通安全対策基本法（昭和四十五年法律第百十号）と相まって、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、もって国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

（交通に関する施策の推進に当たっての基本的認識）

第二条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活発な地域間交流及び国際交流並びに物資の円滑な流通を実現する機能を有するものであり、国民生活の安定向上及び国民経済の健全な発展を図るために欠くことのできないものであることに鑑み、将来にわたって、その機能が十分に発揮されることにより、国民その他の者（以下「国民等」という。）の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に行われなければならない。

（交通の機能の確保及び向上）

第三条 交通に関する施策の推進は、交通が、国民の日常生活及び社会生活の基盤であること、国民の社会経済活動への積極的な参加に際して重要な役割を担っていること及び経済活動の基盤であることに鑑み、我が国における近年の急速な少子高齢化の進展その他の社会経済情勢の変化に対応しつつ、交通が、豊かな国民生活の実現に寄与するとともに、我が国の産業、観光等の国際競争力の強化及び地域経済の活性化その他地域の活力の向上に寄与するものとなるよう、その機能の確保及び向上が図られることを旨として行われなければならない。

２ 交通の機能の確保及び向上を図るに当たっては、大規模な災害が発生した場合においても交通の機能が維持されるとともに、当該災害からの避難のための移動が円滑に行われることの重要性に鑑み、できる限り、当該災害による交通の機能の低下の抑制及びその迅速な回復に資するとともに、当該災害の発生時における避難のための移動に的確に対応し得るものとなるように配慮しなければならない。

（交通による環境への負荷の低減）

第四条 交通に関する施策の推進は、環境を健全で恵み豊かなものとして維持することが人間の健康で文化的な生活に欠くことのできないものであること及び交通が環境に与える影響に鑑み、将来にわたって、国民が健全で恵み豊かな環境の恵沢を享受することができるよう、交通による環境への負荷の低減が図られることを旨として行われなければならない。

（交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携）

第五条 交通に関する施策の推進は、徒歩、自転車、自動車、鉄道車両、船舶、航空機その他の手段による交通が、交通手段（交通施設及び輸送サービスを含む。以下同じ。）の選択に係る競争及び国民等の自由な選好を踏まえつつそれぞれの特性に応じて適切に役割を分担し、かつ、有機的かつ効率的に連携することを旨として行われなければならない。

（連携等による施策の推進）

第六条 交通に関する施策の推進は、まちづくり、観光立国の実現その他の観点から踏まえ、当該施策相互間の連携及びこれに関連する施策との連携を図りながら、国、地方公共団体、運輸事業その他交通に関する事業を行う者（以下「交通関連事業者」という。）、交通施設の管理を行う者（以下「交通施設管理者」という。）、住民その他の関係者が連携し、及び協働しつつ、行われなければならない。

（交通の安全の確保）

第七条 交通の安全の確保に関する施策については、当該施策が国民等の生命、身体及び財産の保護を図る上で重要な役割を果たすものであることに鑑み、交通安全対策基本法その他の関係法律で定めるところによる。

２ 交通に関する施策の推進に当たっては、前項に定めるところにより行われる交通の安全の確保に関する施策との十分な連携が確保されなければならない。

（国の責務）

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念（以下単に「基本理念」という。）にのっとり、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

２ 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

（地方公共団体の責務）

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得よう努めなければならない。

（交通関連事業者及び交通施設管理者の責務）

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

（国民等の役割）

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

（関係者の連携及び協力）

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

（法制上の措置等）

第十三条 政府は、交通に関する施策を実施するため必要な法制上又は財政上の措置その他の措置を講じなければならない。

（年次報告等）

第十四条 政府は、毎年、国会に、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告を提出しなければならない。

2 政府は、毎年、前項の報告に係る交通の動向を考慮して講じようとする施策を明らかにした文書を作成し、これを国会に提出しなければならない。

第二章 交通に関する基本的施策

第一節 交通政策基本計画（省略）

第二節 国の施策（省略）

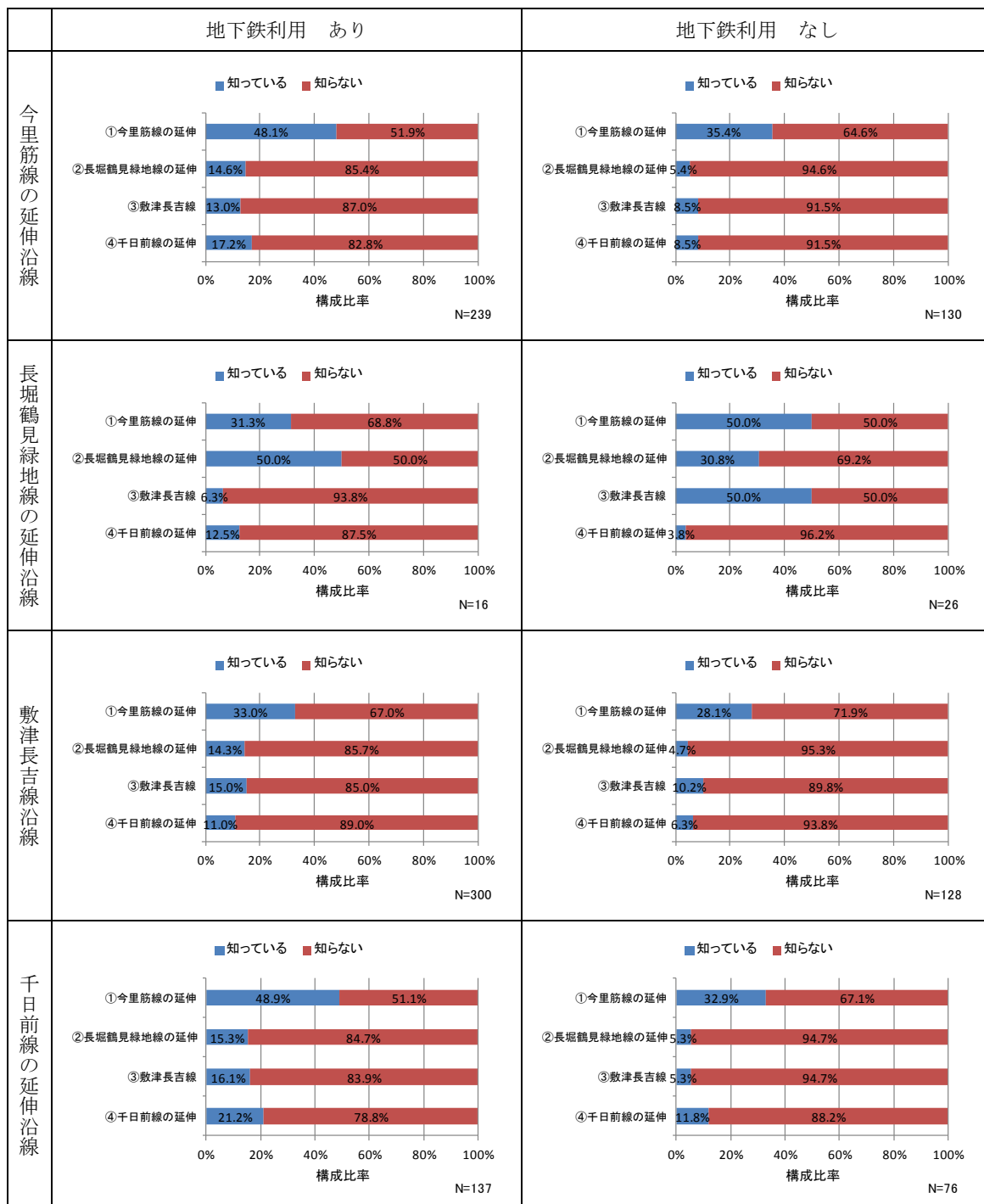
第三節 地方公共団体の施策

第三十二条 地方公共団体は、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた交通に関する施策を、まちづくりその他の観点を踏まえながら、当該施策相互間の連携及びこれと関連する施策との連携を図りつつ、総合的かつ計画的に実施するものとする。

③⑩ 未着手の地下鉄条例路線に関する市民・利用者アンケート結果(速報版)その1

「『未着手の地下鉄条例路線（4路線）』はご存じですか。」の問いに対し、

- ・ 今里筋線の延伸の認知度は、今里筋線の延伸沿線で35～50%程度であり、その他の路線の沿線でも同程度となっている。
- ・ その他の路線の認知度は、概ね今里筋線の延伸よりも低く、長堀鶴見緑地線の延伸沿線地域を除くと、約20%以下程度となっている。



今里筋線の延伸沿線：東成区、生野区、東住吉区、平野区

長堀鶴見緑地線の延伸沿線：大正区

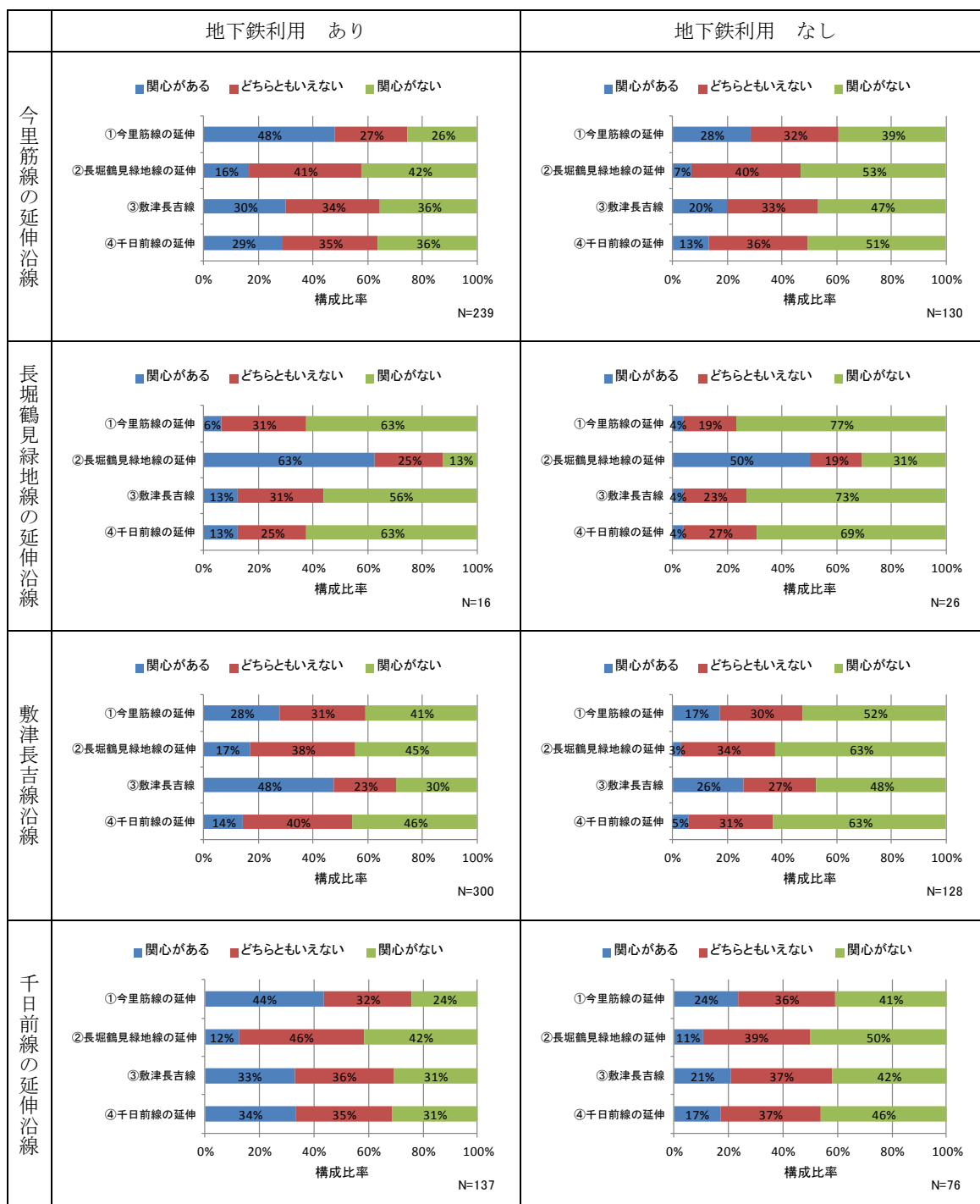
敷津長吉線の延伸沿線：住之江区、住吉区、東住吉区、平野区

千日前線の延伸沿線：生野区、平野区

③1 未着手の地下鉄条例路線に関する市民・利用者アンケート結果(速報版)その2

「『未着手の地下鉄条例路線（４路線）』について関心がありますか。」の問いに対し、

・今里筋線の延伸の関心は、他の沿線と比較して高くなっているなど、各路線とも、その路線の沿線で関心が高くなっている。



今里筋線の延伸沿線：東成区、生野区、東住吉区、平野区

長堀鶴見緑地線の延伸沿線：大正区

敷津長吉線の延伸沿線：住之江区、住吉区、東住吉区、平野区

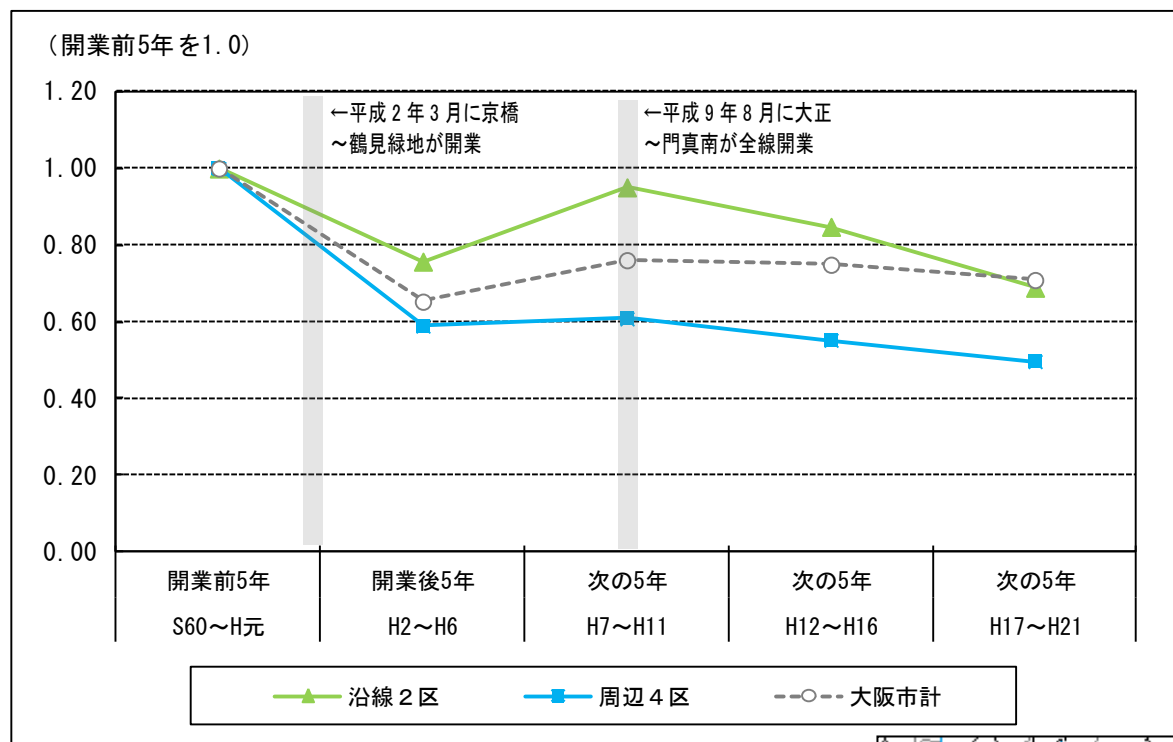
千日前線の延伸沿線：生野区、平野区

③② 鉄道整備効果

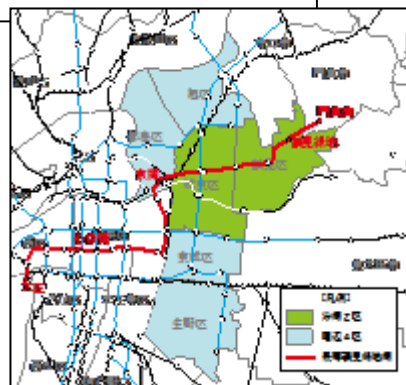
平成2年3月に開業した長堀鶴見緑地線（京橋～鶴見緑地間）について、沿線2区（城東区、鶴見区）とその周辺の4区（都島区、旭区、東成区、生野区）を比較して、鉄道整備効果を観察する。

③②－（１） 新設住宅戸数の増加

新設の住宅戸数は、開業後5年の沿線2区は、周辺4区や大阪市計と比べて減少幅が小さく、その後も周辺4区や大阪市計と比べて高い値を維持していることから、長堀鶴見緑地線の整備が沿線の宅地開発の促進に、長期的な影響を及ぼしていると考えられる。

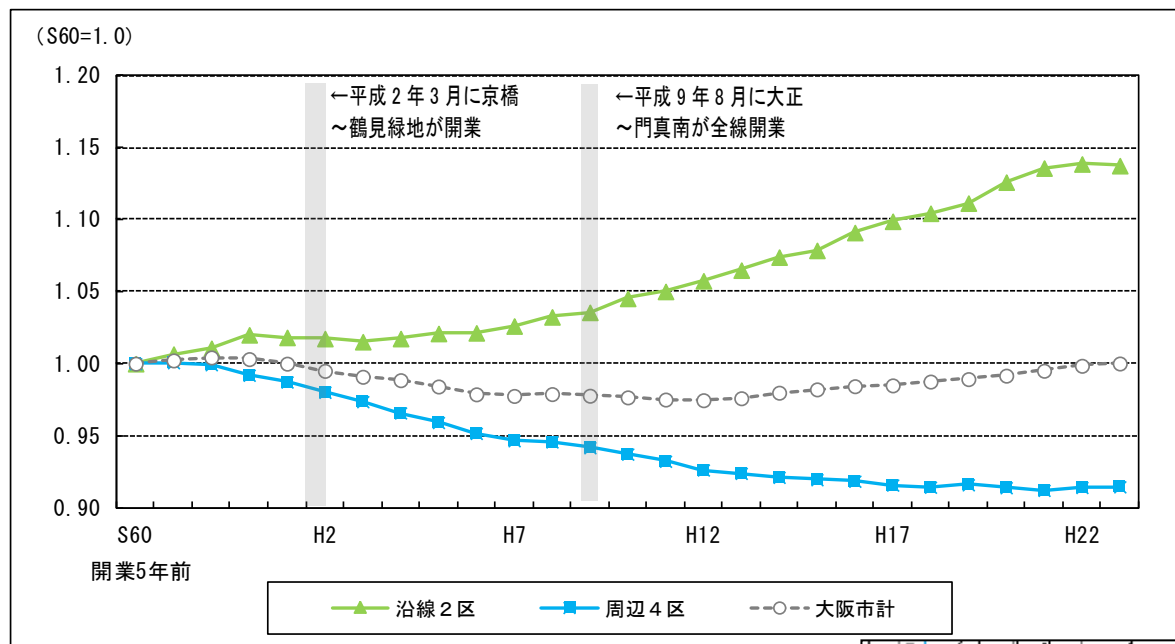


沿線2区：城東区・鶴見区
 周辺4区：都島区・旭区・東成区・生野区（右図のとおり）
 注）新設住宅戸数は年度毎の増減の影響が大きいため、
 5年間で集計してグラフ化している

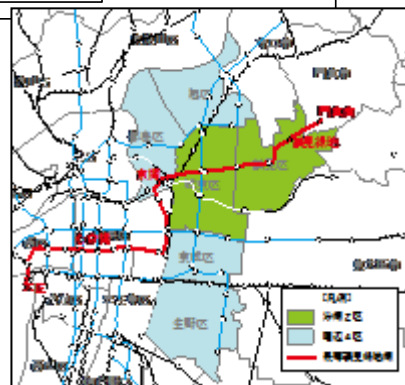


③②ー(2) 沿線人口の増加

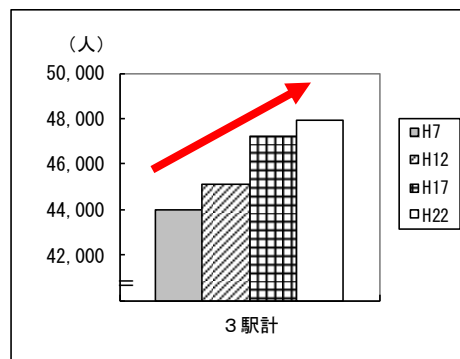
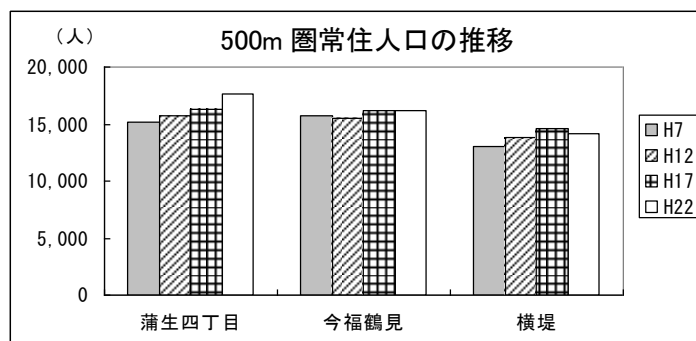
沿線2区の人口は、長堀鶴見緑地線の開業前後はしばらく横ばいであるものの、その後大きく増加傾向にあり、周辺4区や大阪市計と比較して、その増加傾向が顕著であることから、長堀鶴見緑地線の整備が、沿線人口の増加に大きく寄与しているものと考えられる。



沿線2区：城東区・鶴見区
 周辺4区：都島区・旭区・東成区・生野区（右図の通り）
 注）数値は各年3月末時点の住民基本台帳人口

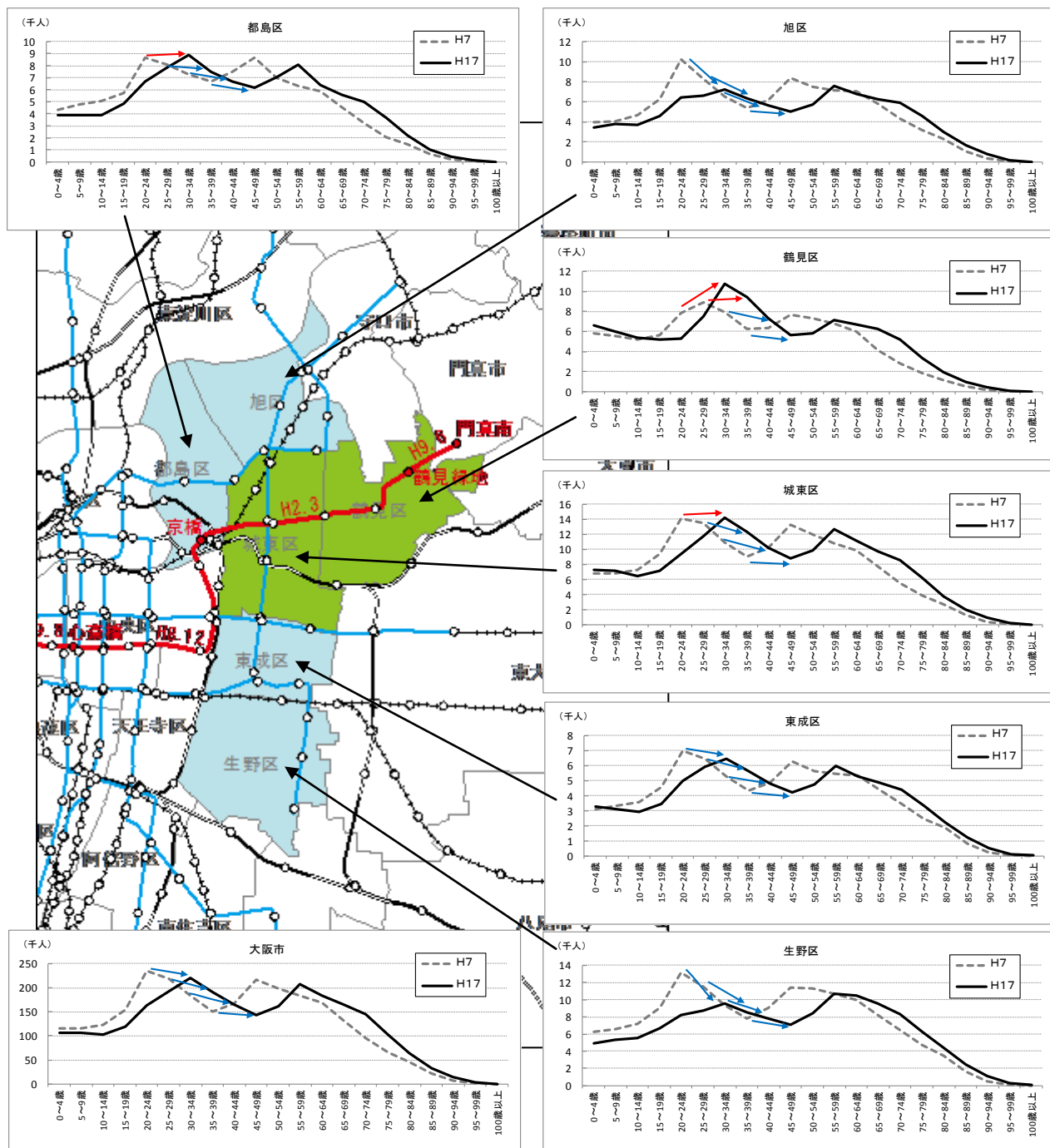


特に、長堀鶴見緑地線の駅周辺の500m圏のみを対象として常住人口の変化をみると、平成7年から平成22年の間、3駅計では増加の一途であり、約9%の増加となっている。



⑫－(3) 20～30 歳代の人口の増加

沿線2区の人口増加が大きい平成7年から平成17年において、年齢階層別での人口を見ると、子育て層である20歳代～30歳代の人口は大阪市合計で減少している一方で、鶴見区では平成7年時点の20～24歳・25～29歳が、城東区・都島区では平成7年時点の20～24歳が増加しており、この10年間の間での、子育て層の転入が進んだものと考えられる。

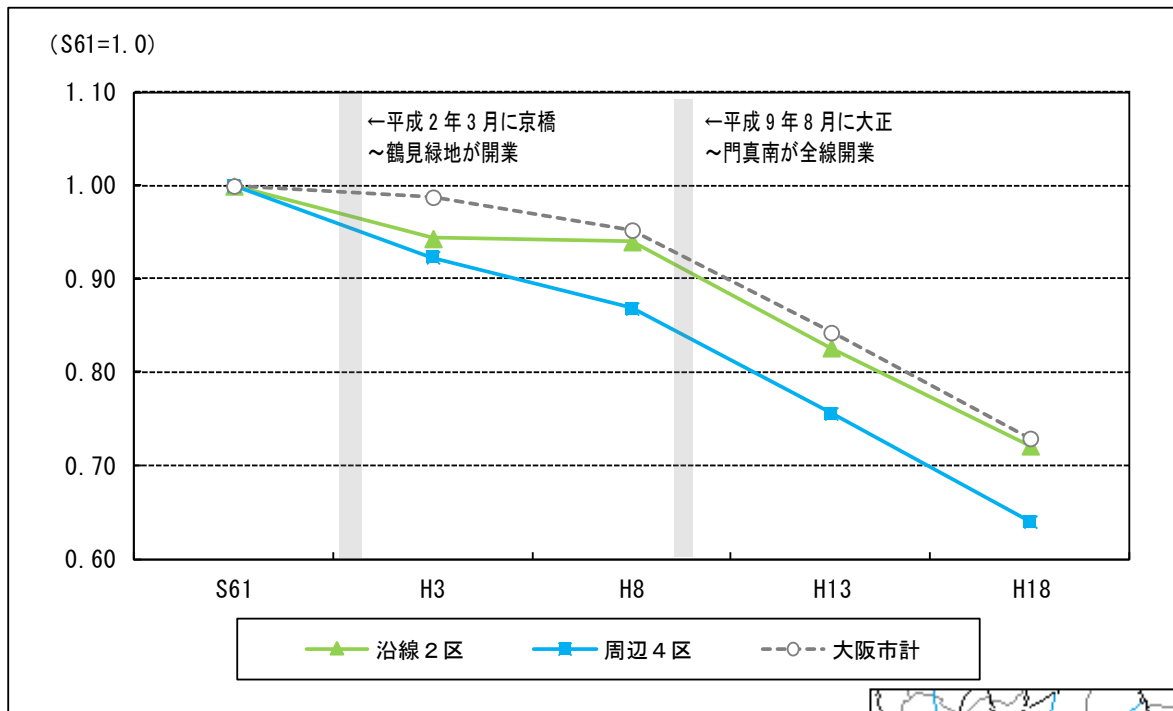


注: 矢印はH7年時点での20～30代人口がH17年までの10年間でどう変化したかを示したものである。(赤は増加、青は減少)

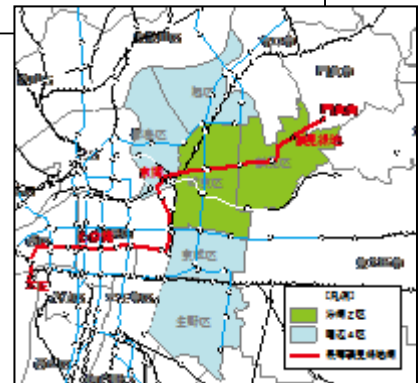
③②－(4) 事業所立地への影響

事業所・企業統計調査による事業所数は、昭和 61 年以降、大阪市計で減少傾向にある。

沿線 2 区の減少は、周辺 4 区の減少と比較して小さく、また、長堀鶴見緑地線の開業直後の平成 3 年から平成 8 年にかけては、大阪市計が減少するのに対し、沿線 2 区はほぼ横ばいとなっており、長堀鶴見緑地線の整備が、事業所の立地に若干ながら影響を及ぼしていることが考えられる。

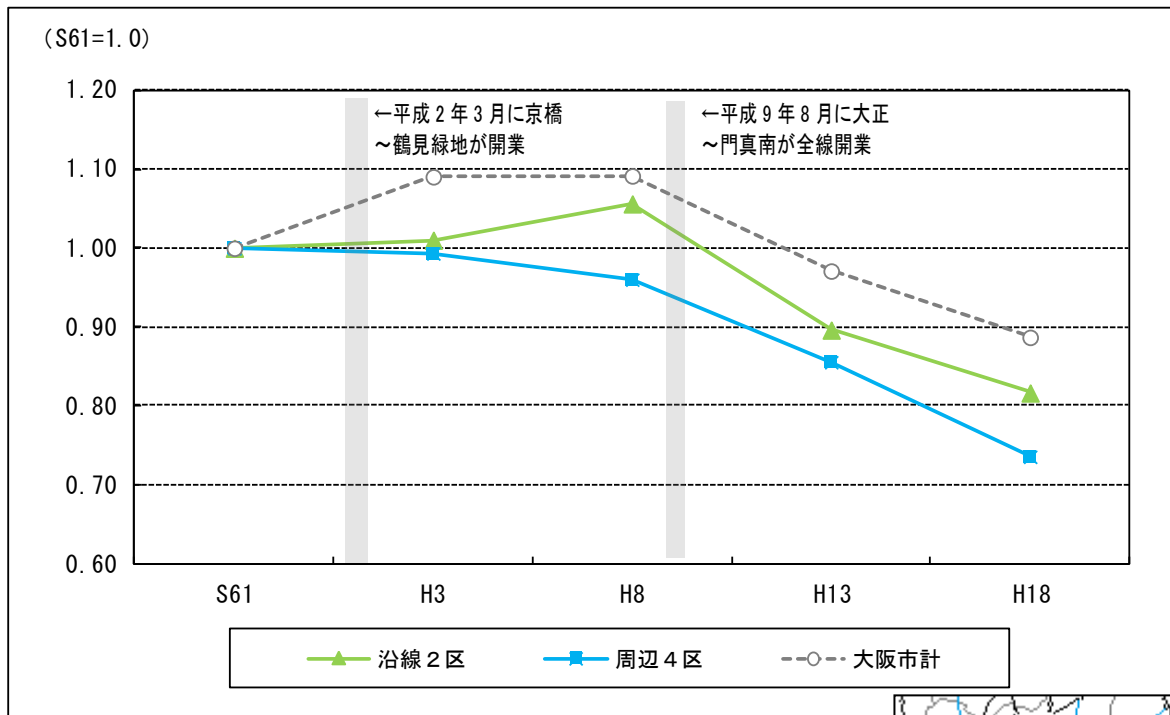


沿線 2 区：城東区・鶴見区
周辺 4 区：都島区・旭区・東成区・生野区（右図のとおり）
注）数値は事業所・企業統計調査結果による

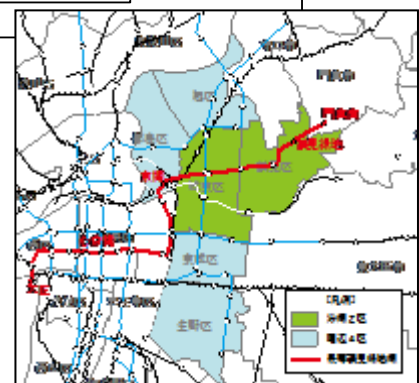


③②－(5) 従業者数の増加

事業所・企業統計調査による従業者数は、周辺４区では昭和 61 年以降減少傾向にあるが、沿線２区では平成 8 年まで増加傾向にあり、長堀鶴見緑地線の整備が、沿線の従業人口増加に影響を及ぼしていることが考えられる。



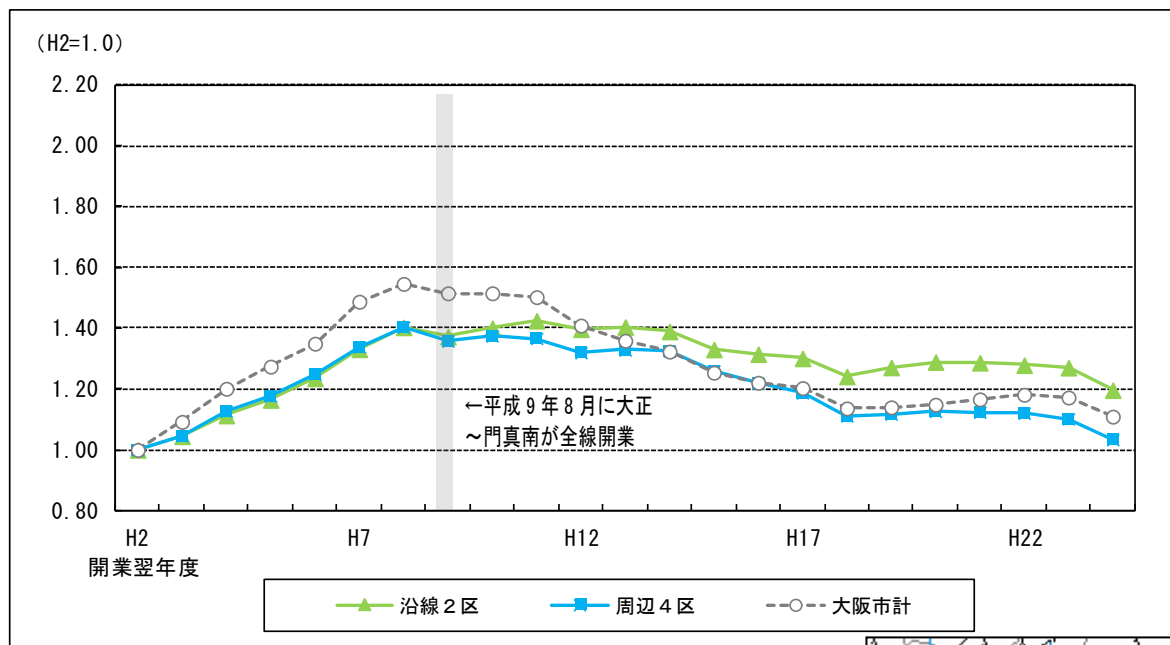
沿線 2 区：城東区・鶴見区
 周辺 4 区：都島区・旭区・東成区・生野区（右図のとおり）
 注）数値は事業所・企業統計調査結果による



③②－(6) 税収(固定資産税・都市計画税)の増加

固定資産税および都市計画税の税収の推移は、大阪市計では平成8年度をピークとした推移となっている。

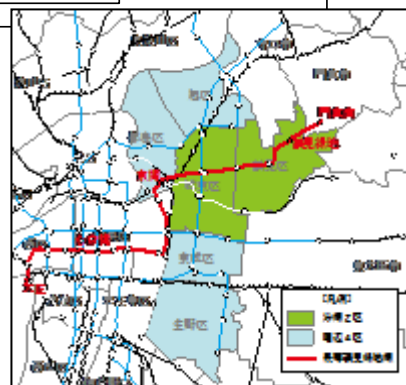
沿線2区の税収(固定資産税・都市計画税)は、開業翌年度を基準としたときに、平成8年頃までは概ね同じ伸びを示しているが、平成9年度以降で徐々にその差が現れ、平成13年には、その伸びで大阪市計とも逆転している。これは、固定資産税等には新築住宅等への一定期間の減税措置があることから、人口増加の効果よりも、効果が遅れて発現している状況にあるものと考えられる。



沿線2区：城東区・鶴見区

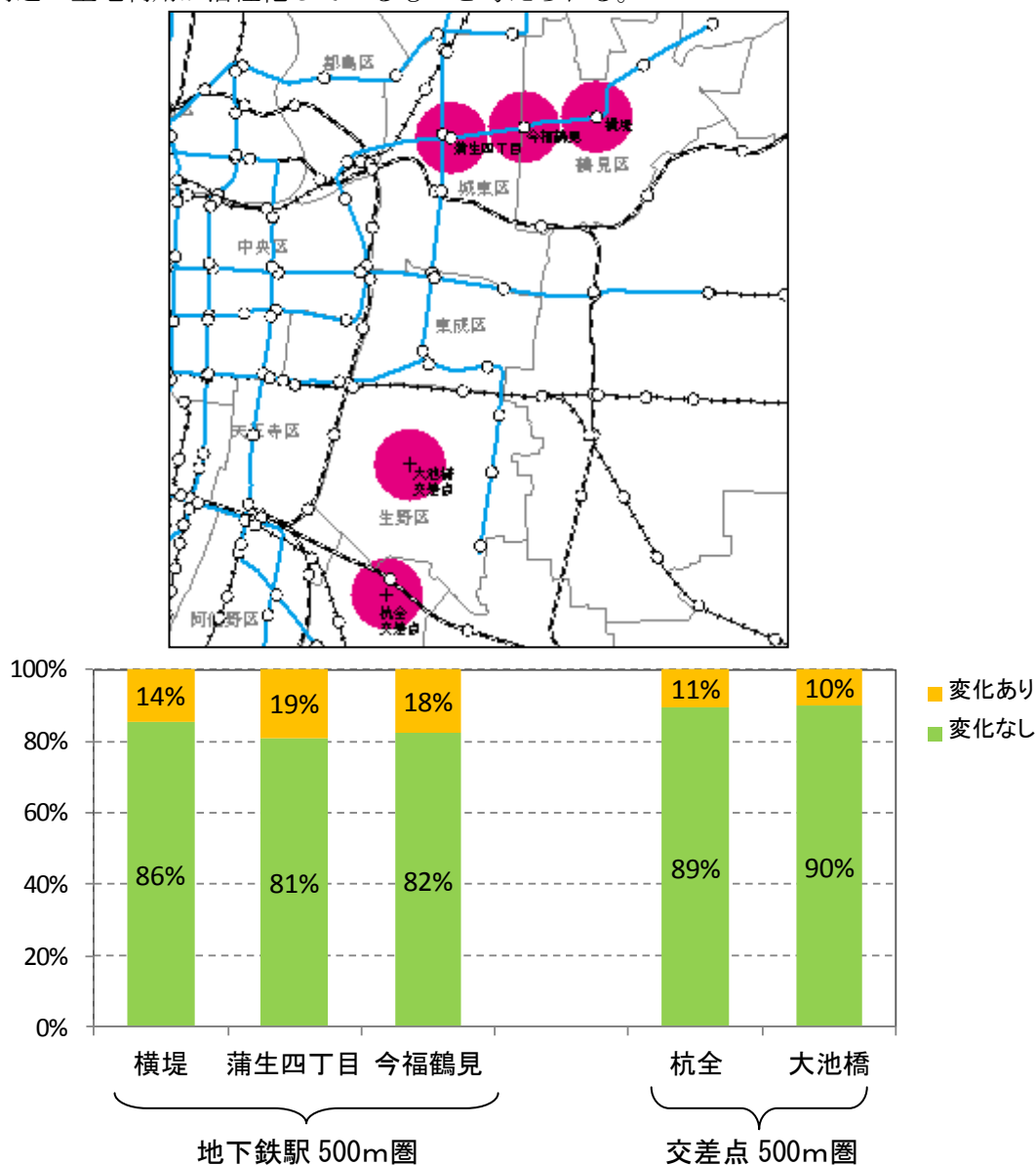
周辺4区：都島区・旭区・東成区・生野区（右図のとおり）

注）数値は市税決算書による固定資産税および都市計画税の合計額の変化



⑫ー(7) 鉄道駅周辺の土地利用の変化

平成2年に開業した地下鉄駅（横堤・蒲生四丁目・今福鶴見）の各駅500m圏内の過去15年間の土地利用の変化と、地下鉄駅が存在しない杭全交差点・大池橋交差点の500m圏内の同一期間の土地利用の変化を比較すると、地下鉄の駅500m圏内では土地利用の変化が大きいことから、地下鉄の整備により、駅周辺の土地利用が活性化しているものと考えられる。



注) 平成8年～平成23年の土地利用の変化（15年前との比較）