

2012.10.15

新交通システム、跨座式モノレール、HSSTの比較

※要知照

※本データは東部丘陵線導入機種選定委員会における検討結果に基づく

| 項目             | 新交通システム               | 跨座式モノレール             | HSST                                      | 備考   |
|----------------|-----------------------|----------------------|---|--|
| 車両             |                       |                      |   |  |
| 運転方式           | 無人運転可能<br>(無人運転の実績あり) | 有人運転<br>(無人運転の実績はない) | 無人運転可能<br>(無人運転への対応可能)                    |  |
| 線路保存経費         | 136百万円                | 119百万円               | 83百万円                                     | 電路・車両・営業用機器装置を除く施設の維持補修に要する作業費   |
| 電路保存経費         | 241百万円                | 133百万円               | 241百万円                                    | 電路・変電所機器・通信機の維持補修に要する作業費   |
| 車両保存経費         | 211百万円                | 114百万円               | 109百万円                                    | 車両の維持補修に要する作業費   |
| 運輸経費           | 137百万円                | 138百万円               | 145百万円                                    | 旅客の取扱いに要する作業費  |
| その他経費          | 165百万円                | 165百万円               | 165百万円                                    | 保守・輸送管理費、案内宣伝費等  |
| 動力費<br>(最高速度)  | 62百万円<br>(60km/h)     | 78百万円<br>(75km/h)    | 110百万円<br>(100km/h)                       | 列車の運転に要する費用で電力料金   |
| <合計>           | 952百万円                | 747百万円               | 853百万円                                    |  |
| 環境             |                       |                      |   |  |
| 騒音<br>(測定走行速度) | 61.6dB<br>(60km/h)    | 75.0dB<br>(60km/h)   | 64.3dB<br>(60km/h)<br>68.1dB<br>(100km/h) | 電磁波に関する国際的ガイドラインを大きく下回る<br>・世界保健機関(WHO)のガイドライン:50ガウス<br>・国際非電離放射線防護委員会(ICNIRP)のガイドライン:1ガウス |
| 振動             | 43~60dB               | 50~55dB              | 34~40dB                                   |  |
| 磁界             | データなし                 | データなし                | 在来車両と同程度<br>距離1mで0.047ガウス<br>(電気毛布と同程度)   |  |
| 粉塵             | タイヤ粉塵あり               | タイヤ粉塵あり              | なし  |  |
| <総合評価>         | 2                     | 3                    | 1   |  |

# 需 要 予 測

## 1. 需要予測の基本的な考え方

### ① 対象地域、ゾーニング

沿線ゾーン〔東部丘陵線各駅の駅勢圏（徒歩、自転車によるアクセス可能なゾーン：藤ヶ丘2.0km、その他1.5km）ゾーン〕及び周辺ゾーン〔沿線ゾーンと名鉄瀬戸線及び同豊田線の間地域でバス等により東部丘陵線へのアクセスが可能なゾーン〕、その他のゾーンについて細分化した。

### ② 将来人口フレーム

基準年次となる平成7年国勢調査を基本として、東部丘陵線沿線ゾーンについては、土地区画整理事業等の面整備開発計画及び科学技術交流センター等の立地計画をもとに設定した。

### ③ 予測年度

東部丘陵線の開業予定年次である平成17年及び熟成時である平成37年とした。

### ④ 発生・集中交通量

設定したゾーン別将来人口にパーソントリップ調査から求められた発生集中原単位を乗じて、将来のゾーン別発生・集中交通量を予測した。

### ⑤ 分布交通量

パーソントリップ調査に基づく東部丘陵線沿線ゾーンのOD分布交通量をもとに目的別分布交通量を予測した。

### ⑥ 交通手段別交通量

パーソントリップ調査をもとにした交通手段分担率モデルにより予測した。

### ⑦ 終日輸送需要

東部丘陵線と並行する名鉄瀬戸線及び同豊田線を考慮して終日輸送需要を予測した。

### ⑧ ピーク時輸送需要

ピーク時の区間別輸送需要は、パーソントリップ調査によるピーク時集中率を用いて予測した。

1. 需要予測フローとその結果

| 人口フレーム          |              |              |
|-----------------|--------------|--------------|
|                 | H17年(開業時)    | H37年(熟成時)    |
| 夜間人口            | 83,430人      | 90,455人      |
| 就業人口            | 40,602人      | 44,115人      |
| 従業人口            | 32,800人      | 33,000人      |
| 就学人口            | 17,411人      | 18,817人      |
| 従学人口            | 30,497人      | 30,497人      |
| 主な施設利用者数        |              |              |
| 青少年公園           | 2,795,000人/年 | 2,795,000人/年 |
| 科学技術交流センター(H20) | 0人/年         | 270,323人/年   |
| 陶磁資料館           | 63,000人/年    | 63,000人/年    |

| 発生集中交通量 |            |            |
|---------|------------|------------|
|         | H17年(開業時)  | H37年(熟成時)  |
| 発生量     | 194,212人/日 | 203,517人/日 |
| 集中量     | 197,570人/日 | 206,787人/日 |
| 発生合計    | 391,782人/日 | 410,304人/日 |

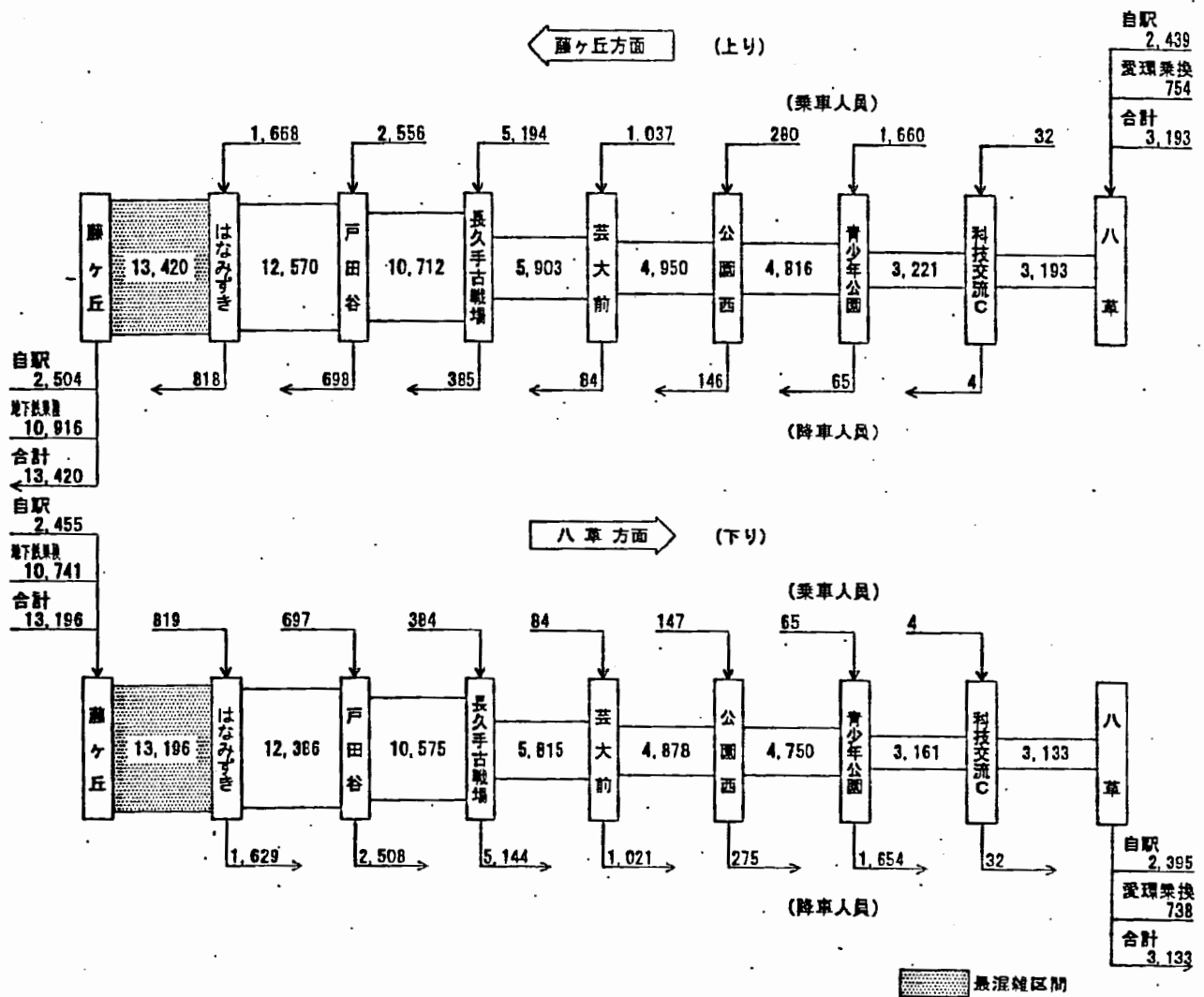
| 分布交通量 |            |            |
|-------|------------|------------|
|       | H17年(開業時)  | H37年(熟成時)  |
|       | 391,782人/日 | 410,304人/日 |

| 交通機関分担交通量 |            |            |
|-----------|------------|------------|
|           | H17年(開業時)  | H37年(熟成時)  |
| 鉄道        | 68,490人/日  | 70,212人/日  |
| バス        | 9,302人/日   | 9,405人/日   |
| 自動車       | 209,219人/日 | 228,119人/日 |
| 徒歩        | 104,771人/日 | 102,568人/日 |

| 軌道配分交通量 (東部丘陵線) |           |           |
|-----------------|-----------|-----------|
|                 | H17年(開業時) | H37年(熟成時) |
| 終日輸送人員          | 31,016人/日 | 34,373人/日 |

| ピーク時輸送量                 |           |           |
|-------------------------|-----------|-----------|
|                         | H17年(開業時) | H37年(熟成時) |
| ピーク時通過人員<br>(藤ヶ丘-はなみずき) | 3,395人/時  | 3,744人/時  |

駅間通過人員 (終日往復 : 開業時 : 平成17年)

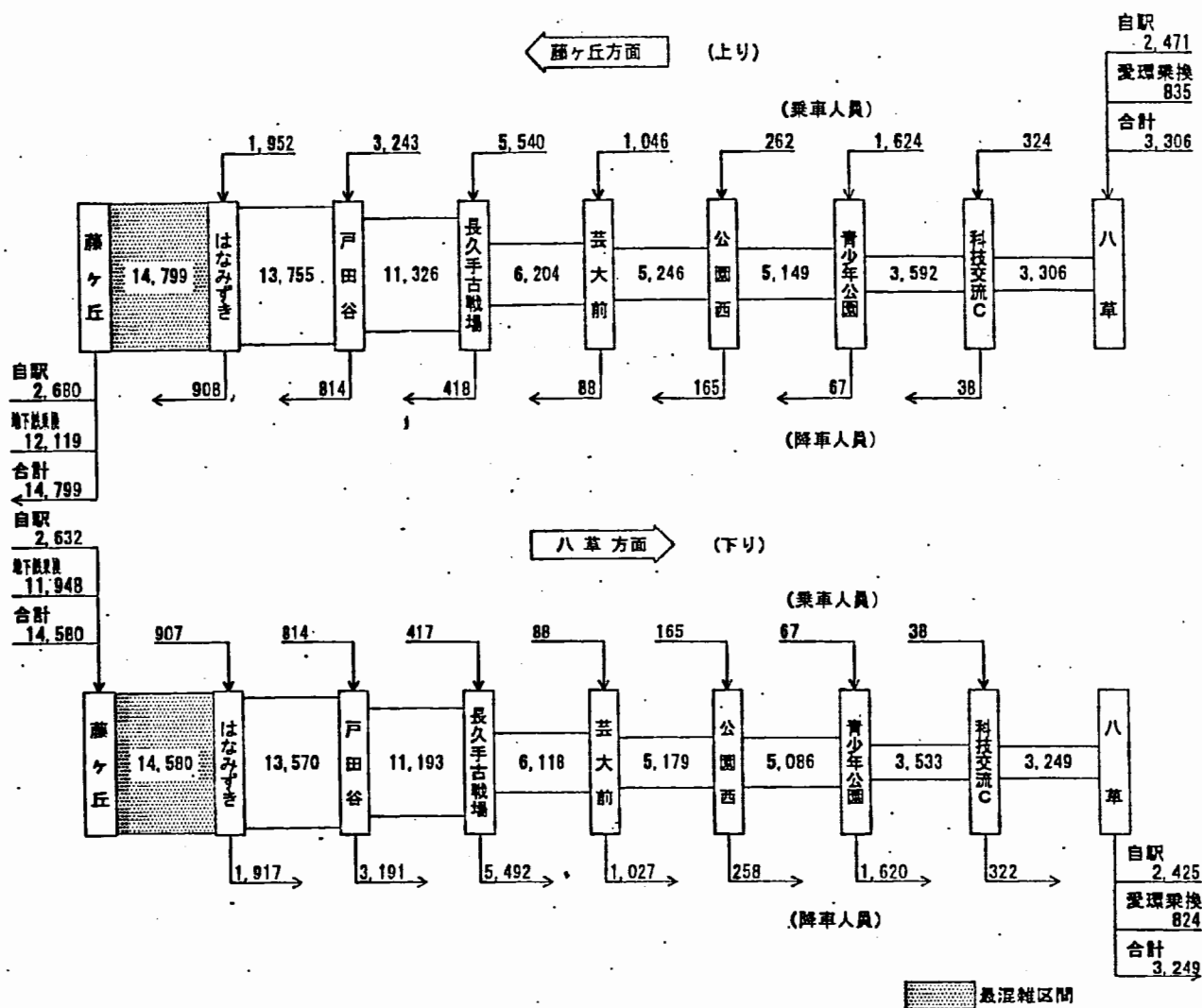


駅間相互発着人員表 (開業時 : 平成17年)

単位 : 人/日

|        | 藤ヶ丘    | はなみずき | 戸田谷   | 長久手古戦場 | 芸大前   | 公園西 | 青少年公園 | 科技交流C | 八草    | 合計     |
|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-----|-------|-------|-------|--------|
| 藤ヶ丘    | -      | 1,629 | 2,469 | 4,727  | 858   | 215 | 893   | 17    | 2,388 | 13,196 |
| はなみずき  | 1,668  | -     | 39    | 230    | 80    | 23  | 287   | 5     | 155   | 2,487  |
| 戸田谷    | 2,517  | 39    | -     | 187    | 52    | 23  | 274   | 4     | 157   | 3,253  |
| 長久手古戦場 | 4,776  | 230   | 188   | -      | 31    | 11  | 113   | 3     | 226   | 5,578  |
| 芸大前    | 873    | 80    | 52    | 32     | -     | 3   | 27    | 1     | 53    | 1,121  |
| 公園西    | 220    | 23    | 23    | 11     | 3     | -   | 60    | 2     | 85    | 427    |
| 青少年公園  | 899    | 287   | 274   | 113    | 27    | 60  | -     | 0     | 65    | 1,725  |
| 科技交流C  | 17     | 5     | 4     | 3      | 1     | 2   | 0     | -     | 4     | 36     |
| 八草     | 2,450  | 154   | 157   | 226    | 53    | 84  | 65    | 4     | -     | 3,193  |
| 合計     | 13,420 | 2,447 | 3,206 | 5,529  | 1,105 | 421 | 1,719 | 36    | 3,133 | 31,016 |

駅間通過人員 (終日往復：熟成時：平成37年)



駅間相互発着人員表 (熟成時：平成37年)

単位：人/日

|        | 藤ヶ丘    | はなみずき | 戸田谷   | 長久手古戦場 | 芸大前   | 公園西 | 青少年公園 | 科技交流C | 八草    | 合計     |
|--------|--------|-------|-------|--------|-------|-----|-------|-------|-------|--------|
| 藤ヶ丘    | -      | 1,917 | 3,151 | 5,018  | 862   | 208 | 841   | 164   | 2,419 | 14,580 |
| はなみずき  | 1,952  | -     | 40    | 250    | 82    | 18  | 292   | 52    | 173   | 2,859  |
| 戸田谷    | 3,203  | 40    | -     | 224    | 54    | 19  | 287   | 48    | 182   | 4,057  |
| 長久手古戦場 | 5,066  | 250   | 224   | -      | 29    | 10  | 117   | 29    | 232   | 5,957  |
| 芸大前    | 880    | 82    | 54    | 30     | -     | 3   | 26    | 8     | 51    | 1,134  |
| 公園西    | 212    | 18    | 19    | 10     | 3     | -   | 57    | 16    | 92    | 427    |
| 青少年公園  | 845    | 292   | 287   | 117    | 26    | 57  | -     | 5     | 62    | 1,691  |
| 科技交流C  | 166    | 52    | 48    | 29     | 8     | 16  | 5     | -     | 38    | 362    |
| 八草     | 2,475  | 174   | 182   | 232    | 51    | 92  | 62    | 38    | -     | 3,306  |
| 合計     | 14,799 | 2,825 | 4,005 | 5,910  | 1,115 | 423 | 1,687 | 360   | 3,249 | 34,373 |

平成12年度

包括外部監査結果報告書

沖縄県包括外部監査人

与世田 兼 稔

## 第2章 沖縄都市モノレール株式会社

### 第1 会社の概要

#### 1. 目的

沖縄県における陸上交通の特徴は、軌道系交通機関がなく、専ら自動車交通のみに依存していることにある。政治・経済の中心である那覇都市圏においては、人口や産業の集中及びモータリゼーションの進展により、交通混雑が著しくなっており、その結果、公共交通機関として中心的役割を担うバスは、定時定速運行が不可能となり、住民へのサービスが著しく低下し、これがバス利用者を減少させ、さらに自動車交通を増加（交通混雑）させるという悪循環をきたしている。

このような交通事情を改善し、健全な都市機能の維持・発展を図るには、自動車交通のみに依存する現在の交通体系では限界であり、道路整備と併せて道路空間を効率的に活用し、定時定速性の確保ができる都市モノレールの導入が必要である。

#### 2. 導入経緯

##### (1) 昭和47年度

- ・沖縄振興開発計画において新しい交通システムの必要性を提起

##### (2) 昭和52年度

- ・ルートについて、沖縄総合事務局、沖縄県及び那覇市で構成する「都市モノレール調査協議会」において、「久茂地川沿い案」、「国際通り案」の中から、採算性及び工事中の交通処理等の面から有利であるとして「久茂地川沿い案」を進めることを決定

##### (3) 昭和54年度

- ・「沖縄県都市モノレール研究委員会」において、機種を選定、車両の構造及び经营主体について総合的な検討が行われ、機種及び車両については跨座型のモノレール、经营主体としては第三セクター方式が最適と報告

##### (4) 昭和56年度

- ・沖縄都市モノレールの国庫補助事業採択

##### (5) 昭和57年度

- ・沖縄都市モノレール株式会社（第三セクター）設立
- ・利用客推計 73,347人/日として設定

##### (6) 昭和58年度

- ・赤嶺から汀良間について、特殊街路の都市計画決定。空港から汀良までの都市モノレール

ル延伸について決定

- ・利用客推計を67,000人/日へ見直し。

(7) 平成元年

- ・モノレール導入に伴うバス問題に関する調査実施。第2回パーソントリップ調査実施  
(平成元年度～平成3年度)

(8) 平成4年度

- ・第三次沖縄振興開発計画の中で、「那覇都市圏における都市モノレールについては、諸条件を整備して早期建設を推進する」ことがうたわれる
- ・第2回パーソントリップ調査を基に利用客推計を行い、平成13年40,000人/日、平成23年51,000人/日に設定

(9) 平成5年度

- ・県及び那覇市の最終方針案に対するバス4社の基本的な了解が得られ、平成6年1月26日に県、那覇市及びバス4社間で、基本協定並びに覚書を締結

(10) 平成6年度

- ・県及び那覇市は、バス4社に対するバス活性化資金を予算計上

(11) 平成7年度

- ・平成7年9月12日、沖縄都市モノレール株式会社から県知事へ特許申請書の提出
- ・平成7年12月25日、インフラ部本体工事費を盛り込んだ平成8年度政府予算案が閣議決定
- ・平成8年2月15日、県知事から運輸大臣及び建設大臣に対して、特許申請書の進達。
- ・同年3月22日、運輸事業特許を取得

(12) 平成8年度

- ・平成8年5月9日、沖縄都市モノレール株式会社から県知事へ第一次分割工事施行認可申請書の提出
- ・平成8年11月26日、沖縄都市モノレール事業の起工式開催(事業着手)

(13) 平成10年度

- ・平成10年7月24日、都市高速鉄道事業の県知事認可(運営基地)
- ・平成10年8月27日、PC軌道桁の最初の架設(桁番号 001D、002D)
- ・平成11年3月、運営基地用地取得、造成工事等発注
- ・平成11年3月26日 空港駅建築工事着手

(14) 平成11年度

- ・平成11年11月30日 取締役会において、愛称・シンボルマーク及び駅名を決定
- ・平成12年1月21日 空港駅インフラ部建築工事竣工



### 3. 会社概要

#### (1) 資本及び株式の状況

昭和57年9月27日に設立され、平成8年3月22日に国から運輸事業の特許を取得し、現在に至っている。資本及び株式の状況は下記の通りである。

記

|             |           |
|-------------|-----------|
| ① 発行する株式の総数 | 16万株      |
| ② 授權資本      | 80億円      |
| ③ 設立時の発行株式  | 1万株       |
| ④ 設立時払込資本   | 5億円       |
| ⑤ 発行済株式の総数  | 104,024株  |
| ⑥ 払込資本の総額   | 52億0120万円 |
| ⑦ 株主数       | 49社       |

#### (2) 主要株主名 (上位10社は下記の通りである。)

|    | 株主名        | 持株数    | 出資額 (千円)  | 出資比率  |
|----|------------|--------|-----------|-------|
| 1  | 沖縄県        | 37,690 | 1,884,500 | 36.2% |
| 2  | 那覇市        | 37,690 | 1,884,500 | 36.2% |
| 3  | 沖縄振興開発金融公庫 | 12,000 | 600,000   | 11.5% |
| 4  | 株式会社沖縄電力   | 2,600  | 130,000   | 2.5%  |
| 5  | 株式会社琉球銀行   | 1,922  | 96,100    | 1.8%  |
| 6  | 株式会社沖縄銀行   | 1,922  | 96,100    | 1.8%  |
| 7  | 三井物産株式会社   | 700    | 35,000    | 0.7%  |
| 8  | 琉球メント株式会社  | 632    | 31,600    | 0.6%  |
| 9  | 株式会社沖縄海邦銀行 | 452    | 22,600    | 0.4%  |
| 10 | 株式会社国場組    | 332    | 16,600    | 0.3%  |

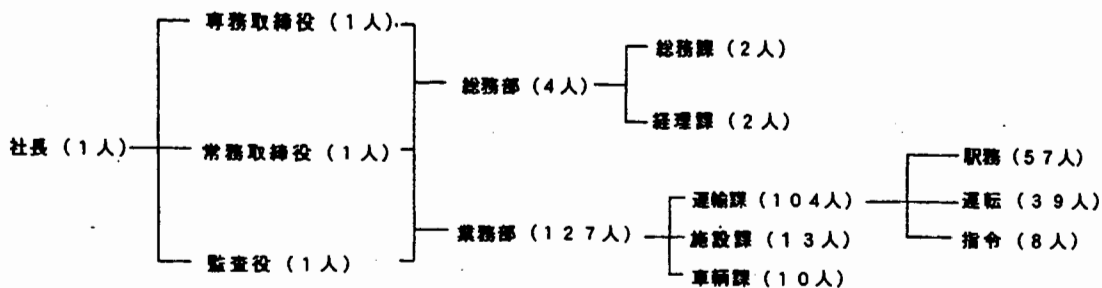
#### (3) 年度別増資計画及び増資状況

単位 千円

|      | 設立時<br>昭和57年 | 第1回増資<br>平成9年度 | 第2回増資<br>平成10年 | 第3回増資<br>平成11年 | 第4回増資<br>平成12年度 | 第5回増資<br>平成13年度 | 終計画       |
|------|--------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------|
| 出資額  | 500,000      | 548,400        | 2,079,400      | 2,073,400      | 1,078,400       | 720,400         | 7,000,000 |
| 沖縄県  | 215,000      | 56,500         | 806,500        | 806,500        | 309,000         | 307,000         | 2,500,000 |
| 那覇市  | 215,000      | 56,500         | 806,500        | 806,500        | 309,000         | 307,000         | 2,500,000 |
| 沖縄公庫 | 0            | 200,000        | 200,000        | 200,000        | 200,000         | 200,000         | 1,000,000 |
| 民間   | 70,000       | 235,400        | 266,400        | 260,400        | 260,000         | 0               | 1,000,000 |

#### (4) 組織

平成15年度（開業時）における沖縄都市モノレール株式会社の運営は、下記組織図の通り135人体制で運営を計画されている。



#### 4. 計画概要

- (1) 名称 沖縄都市モノレール  
 (2) 計画区間 那覇空港～那覇市首里汀良町  
 (建設 13.1km 営業12.9km)  
 (3) 構造 跨座型  
 (4) 駅数 15駅 (平均駅間距離 0.92km)

#### 5. 建設費

- 事業費合計 1,081億円  
 (1) インフラ部 657億円  
 (2) インフラ外部 424億円

#### 6. 資金計画 (インフラ外部：開業前の会社経費12億円を含む)

##### (1) 資金計画概要

- ① 出資 70億円 (県・市 50億円、公庫10億円、民間10億円)  
 ② 借入金 359億円 (県・市 209億円、公庫150億円)  
 ③ 計 429億円

##### (2) 年度別増資計画

単位：百万円

|      | ～H8年度  | H9年度 | H10年度 | H11年度 | H12年度 | H13年度 | H14年度 | H15年度 | 合計     |        |
|------|--------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 資金計画 | 出資金使途  | 197  | 139   | 994   | 1,296 | 1,187 | 1,571 | 1,616 | 7,000  |        |
|      | 県/市借入金 |      |       | 2,000 |       | 2,000 | 3,500 | 6,100 | 20,870 |        |
|      | 転貸債    |      |       |       |       | 2,000 | 3,500 | 6,100 | 18,870 |        |
|      | 基金     |      |       | 2,000 |       |       |       |       | 2,000  |        |
|      | 公庫借入金  |      |       | 3,400 | 650   | 1,151 |       | 5,399 | 15,000 |        |
|      | 産免資金   |      |       | 3,000 |       |       | 3,000 | 4,000 | 10,000 |        |
|      | NTT-C  |      |       | 400   | 650   | 1,151 | 1,400 | 1,399 | 5,000  |        |
|      | 合計     | 197  | 139   |       | 1,946 | 4,338 |       |       | 7,270  | 42,870 |

#### 7. 需要予測

##### (1) 方法

##### ① PTベース利用者数

- ・平成元年度から3年度にかけて実施された第2回沖縄本島中南部都市圏パーソントリップ調査 (PT調査) に基づく4段階推計手法による。
- ・予測年次は開業予定の平成15年及びPT調査の最終予測年次の平成23年度とする。
- ・予測対象範囲は中南部都市圏とする。ただし、範囲外 (北部地域) からの流出入交通の影響については交通センサスデータ等を用いて考慮。
- ・予測は平日を対象

##### ② 空港関連利用者数

運輸省航空局「第6次空港整備5カ年計画」の空港利用客予測値を基にモノレール利用者数を予測

(2) 予測結果

上記予測調査結果に基づいて策定されたモノレール需要見込予測は下表の通りである。

|           | 平成15年  | 平成23年  |
|-----------|--------|--------|
| PTベース利用者数 | 31,400 | 39,906 |
| 空港関連利用者数  | 3,497  | 4,204  |
| 合計        | 34,897 | 44,110 |

8. 事業収支計画

(1) 事業計画策定の基礎条件

本事業収支計画は、上記の需要予測を最重要な前提条件とし、かつ、下記収入及び支出条件を設定のうえ策定されている。

① 収入

- a, 運賃
  - 初乗り運賃 260円（開業時市内バス推計運賃）
  - 起終点間運賃 380円（3 km毎30円加算: 5 区間運賃）
- b, その他 先進都市事例等を参考に算定

② 支出

- a, 人件費
  - ・職員数
    - 平成15年度（開業時） 135人
    - 平成19年度以降 138人
  - ・平均人件費 沖縄県の道路旅客運送業実績を勘案
- b, 経費 先進都市事例を参考に算定
- c, 減価償却費 所定の償却率により算定
- d, 借入金利息 過去10年間の平均金利により算定
- e, 固定資産税 所定の税率により算定
- f, 法人税 所定の税率により算定

(2) 事業収支計画

上記条件にて策定された本事業収支計画は、下記の通りである。





## 第2 監査手続

当職らは、平成12年12月14日、同15日現地監査を行うと共に、下記資料その他必要と思料される資料を徴求のうえ監査した。

- (1) 運転収支計画書
- (2) 建設計画
- (3) 計画概要
- (4) 需要予測
- (5) 過去4年の財務諸表

## 第3 監査結果

### 1. 過去5年間の財産状態

- 資産推移

(単位：千円)

| 科目       | 平成8年度   | 平成9年度     | 平成10年度     | 平成11年度     |
|----------|---------|-----------|------------|------------|
| (流動資産)   | 453,921 | 869,046   | 5,030,759  | 2,894,983  |
| 現金預金     | 447,316 | 858,257   | 4,962,675  | 2,801,881  |
| 未収還付金    | 5,426   | 9,585     | 65,194     | 90,836     |
| 前払利息     | 0       | 0         | 0          | 725        |
| 未収利息     | 1,179   | 1,204     | 2,890      | 1,541      |
| (固定資産)   | 100,178 | 150,616   | 6,348,257  | 8,016,217  |
| (有形固定資産) | 99,294  | 149,602   | 6,347,528  | 8,011,744  |
| 土地       | 0       | 0         | 5,069,455  | 5,092,485  |
| 器具備品     | 1,180   | 1,116     | 829        | 1,002      |
| 建設仮勘定    | 98,114  | 148,486   | 1,277,244  | 2,918,257  |
| (無形固定資産) | 299     | 299       | 299        | 299        |
| 電話加入権    | 299     | 299       | 299        | 299        |
| (投資等)    | 585     | 715       | 430        | 4,174      |
| 敷金       | 585     | 715       | 430        | 4,174      |
| (繰延資産)   | 68,702  | 147,940   | 243,639    | 382,693    |
| 開業準備費    | 68,702  | 147,940   | 243,639    | 382,693    |
| 資産合計     | 622,803 | 1,167,606 | 11,622,658 | 11,293,897 |

○ 負債資本推移

(単位：千円)

| 科目      | 平成8年度   | 平成9年度     | 平成10年度     | 平成11年度     |
|---------|---------|-----------|------------|------------|
| (流動負債)  | 1,470   | 1,632     | 3,690,765  | 15,441     |
| 未払金     | 0       | 0         | 3,679,614  | 0          |
| 未払費用等   | 1,180   | 682       | 4,106      | 8,360      |
| 未払法人税等  | 290     | 950       | 950        | 1,210      |
| 預り金     | 0       | 0         | 6,095      | 5,871      |
| (固定負債)  | 0       | 0         | 4,700,000  | 6,050,000  |
| 長期借入金   | 0       | 0         | 4,700,000  | 6,050,000  |
| 負債合計    | 1,470   | 1,632     | 8,390,765  | 6,065,441  |
| 資本金     | 500,000 | 1,048,400 | 3,127,800  | 5,201,200  |
| 剰余金     | 121,333 | 117,573   | 104,091    | 27,255     |
| 資本合計    | 621,333 | 1,165,973 | 3,231,891  | 5,228,455  |
| 負債・資本合計 | 622,803 | 1,167,606 | 11,622,658 | 11,293,897 |

2. 過去5年間の営業成績

| 区分                     | 平成7年度         | 平成8年度         | 平成9年度           | 平成10年度           | 平成11年度           |
|------------------------|---------------|---------------|-----------------|------------------|------------------|
| 売上高                    | -             | -             | -               | -                | -                |
| 当期利益<br>(△損失)          | 千円<br>△9,162  | 千円<br>△2,749  | 千円<br>△3,759    | 千円<br>△13,481    | 千円<br>△76,835    |
| 1株当たり<br>当期利益<br>(△損失) | 円<br>△916     | 円<br>△274     | 円<br>△296       | 円<br>△375        | 円<br>△1,000      |
| 総資産                    | 千円<br>624,659 | 千円<br>622,803 | 千円<br>1,167,606 | 千円<br>11,622,658 | 千円<br>11,293,897 |
| 純資産                    | 千円<br>624,082 | 千円<br>621,333 | 千円<br>1,165,973 | 千円<br>3,231,891  | 千円<br>5,228,455  |
| 1株当たり<br>純資産           | 円<br>62,408   | 円<br>62,133   | 円<br>55,607     | 円<br>51,663      | 円<br>50,262      |

3. インフラ部（公共事業）進捗状況（平成12年3月末現在）

|       | 全体計画      | 11年度末  |      | 12年度<br>計画 | 12年度末  |      | 13年度<br>以降 |
|-------|-----------|--------|------|------------|--------|------|------------|
|       |           | 実績     | 進捗   |            | 累計     | 進捗   |            |
| 事業費   | 65,671百万円 | 45,231 | 68.9 | 13,599     | 58,830 | 89.6 | 6,841      |
| 支柱    | 584本      | 525    | 89.9 | 41         | 566    | 96.9 | 18         |
| P C 桁 | 991本      | 593    | 59.8 | 260        | 853    | 86.1 | 138        |
| 鋼桁    | 51箇所      | 26     | 51.0 | 20         | 46     | 90.2 | 5          |
| 駅舎建築  | 15箇所      | 6      | 40.0 | 5          | 11     | 73.3 | 4          |

#### 4. インフラ外部（会社事業）進捗状況（平成12年3月現在）

| 累 計   | 全体計画<br>(特許予算) | 11年度<br>(実績) | 11年度<br>(進捗率) | 12年度<br>(計画) | 12年度<br>(累計) | 12年度<br>(進捗率) | 13年度<br>以 降 |
|-------|----------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|-------------|
| 事業費   | 42,421         | 8,368        | 19.7%         | 4,170        | 12,538       | 29.5%         | 29,883      |
| 測量監督費 | 833            | 554          | 66.4%         | 111          | 665          | 79.8%         | 168         |
| 用地費   | 5,268          | 5,249        | 99.6%         | 19           | 5,268        | 100%          |             |
| 土工費   | 393            | 236          | 59.9%         | 157          | 393          | 100%          |             |
| 軌道費   | 1,540          | 674          | 43.8%         | 817          | 1,492        | 96.9%         | 48          |
| 停留所費  | 3,591          | 177          | 4.9%          | 524          | 701          | 19.5%         | 2,890       |
| 車輛費   | 6,623          | 68           | 1.0%          | 120          | 188          | 2.8%          | 6,436       |
| 踏建物費  | 3,975          | 586          | 14.7%         | 656          | 1,242        | 31.2%         | 2,733       |
| 通信線路費 | 4,947          | 55           | 1.1%          | 76           | 131          | 2.7%          | 4,816       |
| 電力線路費 | 7,346          | 425          | 5.8%          | 1,194        | 1,620        | 22.1%         | 5,726       |
| 変電所費  | 3,744          | 105          | 2.8%          | 190          | 295          | 7.9%          | 3,448       |
| 総 係 費 | 69             | 29           | 41.8%         | 10           | 39           | 56.4%         | 30          |
| 消費税・他 | 4,092          | 210          | 5.1%          | 294          | 504          | 12.3%         | 3,588       |

#### 5. 監査時点における財務内容

昭和57年に会社は設立されているが、実際に工事に着手したのは平成8年11月である。従って、それまでは事前調査、用地買収などによる準備期間といえる。平成9年度までの建設準備のための設計委託料（建設仮勘定に計上）1億4846万円および、開業準備費1億4794万円は自己資本により賄われており、借入金の発生はなく当然に利息の計上もない。

設立当初からの増資計画が順調に実施されているため、借入利息等の無駄な資金流失は抑制されており資金繰りは健全といえる。

平成10年度からは、工事も具体化し、工事費および土地取得費も多額となったが、20億余の増資および47億の借入金により資金調達している。

平成11年度においては、工事費も30億円となり、借入金残高も60億円に達している。現在のところ自己資本率が高いため、財産状態は一応健全である。しかし、ここまでは、あくまでも設備投資であり、開業後の経営状態でこの投資額が回収できるかがポイントとなる。

平成8年に沖縄県土木建築部都市モノレール対策室で作成された計画概要の収支計画表によると、開業1年目から単年度14億7300万円の資金不足となり、開業後9年目には96億円もの資金不足が予想されている。すなわち、開業時からかなり巨額の資金調達のメドがなければ不採算性の第三セクターとなってしまうおそれが十分にある。

さらに、この計画は1日34,897人の利用者がいると仮定しているので、実際の利用者が計画値よりも少ない場合のリスクについても考慮しておく必要がある。

#### 6. 他府県のモノレール事業との比較

他府県におけるモノレール事業実績は下記のとおりである。沖縄都市モノレールは北九州高速鉄道（株）、千葉モノレール（株）の事業規模に類似しており、計画段階ですでに比較



検討はなされているように窺える。北九州、大阪、千葉の同事業は、いずれも債務超過の状態に陥っているように、モノレール事業で採算をとるのはかなり困難なようである。

さらに沖縄都市モノレールについては、車社会という沖縄独特の地域性により、モノレールの利便性を他府県よりも問われることとなるであろう。モノレール駅からの交通アクセス等、まずは計画どおりの利用率を確保する努力が必要と思われる。

記

| 項 目                | 北九州小倉線           | 大阪モノレール          | 千葉モノレール          | 1号線              | 2号線              | 東京モノレール羽田線       | 沖縄都市モノレール        |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 1. 事業概要            |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| 事業主体               | 北九州高速鉄道          | 大阪高速鉄道           | 千葉都市モノレール        | 東京モノレール          | 東京モノレール          | 東京モノレール          | 沖縄都市モノレール        |
| 区間                 | 小倉～全線            | 淀川～新大阪           | 稲佐～稲佐            | 稲佐～稲佐            | 稲佐～稲佐            | 1号線羽田～羽田         | 那覇空港～首里          |
| 開業年                | 2001年、2004年(4線)  | 2003年(2線)        | 2001年(1線)        | 2001年(1線)        | 2001年(1線)        | 2001年(1線)        | 平成15年12月(予定)     |
| 営業キロ (仮定)          | 8.8km (9.1km)    | 23.8km (24.3km)  | 15.2km (15.4km)  | 18.9km (17.4km)  | 18.9km (17.4km)  | 12.9km (13.1km)  | 12.9km (13.1km)  |
| 駅数 (仮定)            | 13駅 (0.73km)     | 16駅 (1.59km)     | 18駅 (0.89km)     | 9駅 (2.11km)      | 9駅 (2.11km)      | 15駅 (0.92km)     | 15駅 (0.92km)     |
| 建設費 (仮定)           | 815億円(379億円)     | 2,470億円(662億円)   | 1,600億円(483億円)   | 959億円(891億円)     | 959億円(891億円)     | 1,081億円(424億円)   | 1,081億円(424億円)   |
| キロあたり建設費 (仮定)      | 90億円(42億円)       | 102億円(27億円)      | 104億円(31億円)      | 55億円(51億円)       | 55億円(51億円)       | 83億円(32億円)       | 83億円(32億円)       |
| 型式                 | 跨座式              | 跨座式              | 懸垂式              | 跨座式              | 跨座式              | 跨座式              | 跨座式              |
| 一両定員               | 4両               | 4両               | 2両               | 2両               | 2両               | 2両               | 2両               |
| 車両平均定員             | 98人              | 99人              | 79人              | 98人              | 98人              | 83人              | 83人              |
| 2. 業績予測 (平成11年度実績) |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| 利用客数 (両計年度)        | 34千人/日 (34.9%)   | 75千人/日 (47.8%)   | 46千人/日 (87.1%)   | 147千人/日 (103.2%) | 147千人/日 (103.2%) | 35千人/日 (26.8%)   | 35千人/日 (26.8%)   |
| (両定員割合)            | 38.6%            | 32.9%            | 41.9%            | 38.8%            | 38.8%            | 40.0%            | 40.0%            |
| 一日1人平均乗車距離         | 6.0km            | 6.7km            | 4.3km            | 11.8km           | 11.8km           | 4.4km            | 4.4km            |
| 一日1km平均輸送客数        | 19,212人          | 21,338人          | 12,692人          | 102,700人         | 102,700人         | 12,187人          | 12,187人          |
| 乗車総数               | 23.8%            | 32.9%            | 34.6%            | 36.1%            | 36.1%            | 36.2%            | 36.2%            |
| 1人平均支払運賃 (2001年)   | 185円 (142円-212円) | 222円 (163円-256円) | 191円 (140円-227円) | 287円 (114円-387円) | 287円 (114円-387円) | 221円 (167円-274円) | 221円 (167円-274円) |
| 1人1km平均支払運賃        | 37.3円            | 32.9円            | 44.3円            | 24.3円            | 24.3円            | 49.4円            | 49.4円            |
| 定額割引率              | 30.0%            | 35.0%            | 35.0%            | 48.0%            | 48.0%            | 38.0%            | 38.0%            |
| 運賃割引率              | 50.0%            | 50.0%            | 50.0%            | 74.9%            | 74.9%            | 50.0%            | 50.0%            |
| 3. 損益 (2011年度)     |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| 営業収入               | 2,449億円          | 8,499億円          | 3,248億円          | 15,635億円         | 15,635億円         |                  |                  |
| 営業損益 (2001年)       | 204億円 (1,020億円)  | ▲548億円 (2,416億円) | ▲968億円 (1,396億円) | ▲163億円 (2,000億円) | ▲163億円 (2,000億円) |                  |                  |
| 剰余金                | ▲26,397億円        | ▲18,653億円        | ▲15,488億円        | 3,930億円          | 3,930億円          |                  |                  |

7. 売上達成率70%、80%の場合の収支予測

上記比較表から明らかな通り、他社モノレール事業の利用客数達成率は、東京モノレールを除き、各社とも計画利用客数と達成率との間に大幅な乖離が生じている。そこで、沖縄都市モノレールの目標達成率を70%、80%と仮定し、かつ、①運輸収入を計画値の70%、80%②運輸雑収入は①の5%、③その他の費用は収入減少に影響がなく計画数値のままとするとの仮定条件にて、収支計画をシュミレーションしてみたら、下記の通りとなった。

記

| 項 目 |       |     | 収支結果     |         |         |         |
|-----|-------|-----|----------|---------|---------|---------|
|     |       |     | 収支計画     | 達成率70%  | 達成率80%  |         |
| 損益  | 減価償却後 | 単年度 | 好転年次     | 開業後 10年 | 開業後 18年 | 開業後 16年 |
|     |       | 累計  | 好転年次     | 開業後 25年 | 開業後 -   | 開業後 -   |
|     |       |     | 最大欠損累計額  | 160億円   | 311億円   | 248億円   |
|     |       |     | 最大欠損累計年次 | 開業後 9年  | 開業後 17年 | 開業後 15年 |
| 資金  | 累計    | 単年度 | 資金不足解消年次 | 開業後 10年 | 開業後 22年 | 開業後 16年 |
|     |       | 累計  | 資金不足解消年次 | 開業後 25年 | 開業後 -   | 開業後 -   |
|     |       |     | 最大資金不足額  | 96億円    | 329億円   | 200億円   |
|     |       |     | 最大資金不足年次 | 開業後 9年  | 開業後 21年 | 開業後 15年 |

利用客見込が20%乃至30%程度の狂いが生じただけで、200億円乃至329億円もの巨額な資金不足が生じてしまうのである。一般に民間企業であれば、かかる巨額な資金不足が生ずる事業の継続は、事実上困難と解される。本事業継続にあたっては、この資金不足問題を現実的かつ具体的にどう対応していくべきかが、早急に検討されなければならない。

また、開業後5年間の収支予測を達成率80%、70%で試算してみると、以下のようになる。

(単位：百万円)

| 年度<br>開業後年次        |       | H15<br>1 | H16<br>2 | H17<br>3 | H18<br>4 | H19<br>5 | 合計      |
|--------------------|-------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|
| 会社<br>計画<br>値      | 営業収益  | 736      | 3,030    | 3,122    | 3,537    | 3,642    | 14,067  |
|                    | 営業費用  | 3,312    | 3,553    | 3,460    | 3,385    | 3,341    | 17,051  |
|                    | 営業損益  | -2,576   | -523     | -338     | 152      | 301      | -2,984  |
|                    | 営業外収益 | 8        | 0        | 0        | 0        | 0        | 8       |
|                    | 営業外費用 | 1,658    | 1,719    | 1,721    | 1,718    | 1,713    | 8,529   |
|                    | 営業外損益 | -1,650   | -1,719   | -1,721   | -1,718   | -1,713   | -8,521  |
|                    | 経常損益  | -4,226   | -2,242   | -2,059   | -1,566   | -1,412   | -11,505 |
| 達成<br>率<br>80<br>% | 営業収益  | 589      | 2,424    | 2,497    | 2,830    | 2,914    | 11,254  |
|                    | 営業費用  | 3,312    | 3,553    | 3,460    | 3,385    | 3,341    | 17,051  |
|                    | 営業損益  | -2,723   | -1,129   | -963     | -555     | -427     | -5,797  |
|                    | 営業外収益 | 8        | 0        | 0        | 0        | 0        | 8       |
|                    | 営業外費用 | 1,658    | 1,719    | 1,721    | 1,718    | 1,713    | 8,529   |
|                    | 営業外損益 | -1,650   | -1,719   | -1,721   | -1,718   | -1,713   | -8,521  |
|                    | 経常損益  | -4,373   | -2,848   | -2,684   | -2,273   | -2,140   | -14,318 |
| 会社計画値<br>との差額      | 147   | 606      | 625      | 707      | 728      | 2,813    |         |
| 達成<br>率<br>70<br>% | 営業収益  | 515      | 2,121    | 2,185    | 2,476    | 2,549    | 9,847   |
|                    | 営業費用  | 3,312    | 3,553    | 3,460    | 3,385    | 3,341    | 17,051  |
|                    | 営業損益  | -2,797   | -1,432   | -1,275   | -909     | -792     | -7,204  |
|                    | 営業外収益 | 8        | 0        | 0        | 0        | 0        | 8       |
|                    | 営業外費用 | 1,658    | 1,719    | 1,721    | 1,718    | 1,713    | 8,529   |
|                    | 営業外損益 | -1,650   | -1,719   | -1,721   | -1,718   | -1,713   | -8,521  |
|                    | 経常損益  | -4,447   | -3,151   | -2,996   | -2,627   | -2,505   | -15,725 |
| 会社計画値<br>との差額      | 221   | 909      | 937      | 1,061    | 1,093    | 4,220    |         |

開業1年目で達成率80%の場合には会社計画値よりも147百万円の赤字が増加する。また、達成率70%の場合であると221百万円の赤字が増加する。

達成率80%の場合には、開業2年目から開業5年目で年間約600百万円から700百万円の赤字が増加し、累計で2,813百万円の赤字増加となる。

達成率70%の場合には、開業2年目から開業5年目で年間900百万円から1,000百万円の赤字が増加し、累計で4,219百万円の赤字増加となる。

## 第4 本事業に内在する危険性

### 1. 本事業の必要性

本事業は、軌道系交通機関がないことからくる交通混雑、定時定速運行が不可能なことからくる県民サービスの低下を抜本的に改善することを目的とするものであるから、極めて公共性・公益性の高い事業と評価できる。加えて、総額1081億円もの巨額な資金を投ずる沖縄県・那覇市が初めて経験する大プロジェクトであることから、県民にとってもその事業の成否は極めて重大な関心事であることは改めて指摘するまでもない。当職らも県民の一人として、是が非でも本事業の成功を願わずにはおれない心境にある。

### 2. 本事業に内在する危険性

宮崎県のフェニックスリゾート（シーガイア）、他府県のモノレール事業を例にあげるまでもなく、本事業が巨額な資金を投ずる大プロジェクトであることから、需要予測と実績に乖離が生じたらたちまち経営破綻という最悪の事態が予想される。しかも、軌道系交通機関に慣れておらず、永年、戸口から目的地までを自家用車・タクシー等を利用している県民にとって、戸口から最寄り駅、目的地近傍の駅から目的地という交通手段（モノレール）を使い勝手の悪い交通機関であると認知してしまうと、沖縄マリンジェット観光事業と同様に開業後数年で経営破綻という最悪な結果を招来してしまう危険性を内在している。かかる観点からいえば、本事業の成否は、ひとえに需要喚起策がどうなっているかに集約できる。

### 3. 会社が検討中の需要喚起策

会社が検討している需要喚起策は、下記の通りである。

| 優先<br>順位 | 項 目                   | 事業実施の方向性  |
|----------|-----------------------|---|
| 1        | 定期券、1日乗車券、回数券の発売      | 通勤・通学者の利用者が高い定期券、回数券を発売する。家族や団体、観光客等の利用が見込まれる1日乗車券を発売する。その他、シニア割引及び団体割引についても実施する。 |
| 2        | バスとの乗継券の発行            | バス会社との調整が前提である。乗売機や読取機などに多額の設備投資を伴うので、視覚確認の方法を検討する。                               |
| 3        | 訪客活動（県内学校、観光業者との連携）   | 沿線近郊の学校への通学、学校行事での利用推進、観光業者への各種商品化などを依頼し、集客を図る。                                   |
| 4        | 駅前広場・駅構内でのイベントの開催     | 会社主催のイベントの企画、他団体主催のイベントの支援・共催等により集客を図る。   |
| 5        | 駐輪場の設置                | 交通広場、駅舎下での設置が検討されているが、会社としては、自転車の無料貸出を検討する。                                       |
| 6        | 臨時列車の運行               | 通常ダイヤの調整により運行を検討する。   |
| 7        | イベント列車（ビール、地産、ワイン）の運行 | 話題性はあるが、酒類提供に対する社会的反応等の確認が必要である。車内での絵画展や写真展の開催は検討する。                              |
| 8        | 広告事業（駅、車両等）           | 広告は、増収対策の主たる事業であり、駅舎や車両はもとより、施設設備の可能な箇所を活用して増収を図る。なお、同事業の運営には専門性があることから業者委託とする。   |
| 9        | 清涼飲料、煙草等自動販売機の設置      | 確実に収益が見込めることから各駅に設置する。菓子類・アイスクリームなどの自販機の設置も検討する。                                  |
| 10       | モノレール関連グッズの製作、販売      | オリジナリティなグッズを開発して販売する。また、食品等についても意匠権を活用して販売する。                                     |
| 11       | 主要駅へのコインロッカーの設置       | 乗降客の多い駅、利用率の高い駅を選定して設置する。管理等は業者委託とする。   |
| 12       | 主要駅構内売店事業             | 主要駅舎内に設置する。売店機能だけでなく、情報案内・企画乗車券・宝くじ等の販売を行う。                                       |
| 13       | 宝くじ売店の設置              | 固定売店のスペースがないため売店、駅舎の一角での販売（移動式）を検討する。   |
| 14       | 主要駅に観光案内所を設置          | 固定案内所のスペースがないため売店での情報案内に替えるか。既存の空港とパレット久茂地と同様のサービス事業としての必要性を検討する。                 |
| 15       | 主要駅への航空券チェックインコーナーの設置 | サービス事業としての必要性、複数の航空会社の取扱い、駅舎のスペースなどの問題がある。  |
| 16       | 有料駐車場の運営              | 場所の確保、事業としての採算性（需要、管理運営）などに問題がある。   |

#### 4. 会社対策案の評価

会社も需要喚起策は極めて重大な問題であると理解し、上記のような対策を検討中ということであるが、この案では不十分であるように感じた。加えて、需要喚起策は、会社内のみにおいて議論検討しても解決困難な問題も多いせいか、県が取り組むべき課題であるという責任転嫁的な甘さもあるように窺えた。

会社の説明では、毎年1回開催される県知事、那覇市長、沖縄公庫理事会、会社専務で構成するモノレール事業四者懇親会や、毎月1回程、県の主管課との間で利用推進会議を開催し、需要喚起策について、会社、行政が取り組むべき課題について、検討、協議しているということであり、問題意識をもって対処していることは確かである。

しかし、需要喚起策は、現在の人的体制下での社員及び行政の担当部局のみでなく、県内の専門家らの英知を結集して様々な角度から再検討してみる必要性が高いように思料された。

#### 5. 会社運営面の問題

会社も本事業に内在する経営上の問題を自覚し、人事賃金制度についても徹底した合理化を実施した組織づくりをしようとの意図を有していることは窺える。しかし、無人化駅構想をもっていると説明しながら、人事採用計画上は、全駅に駅務員を配置する採用計画を有している等の矛盾した内容となっている。

この指摘に対する会社の説明は、モノレールを運営する側にも、駅を利用する県民の側にも不慣れな面があり、一定期間、有人駅とし、今後の経営状況を鑑みながら、無人化駅構想も念頭においた経営計画を策定したということであった。また、現要員採用計画は、モノレールの定時、定速、安全運行を図るうえでの必要最小限の人員であり、人件費の抑制策としては、1人当たり単価をいかに引き下げるかの観点から、現在能力給の導入等、賃金規則の全面改正をなす予定ということであった。

今後とも、上記のような経営危機感をもった会社運営が必要であると思料する。

#### 6. 資金不足対策

本事業は、現計画においても開業初年度で、14億7300万円、開業後9年目には、実に96億円もの資金不足が見込まれている。会社は、この資金不足を民間金融機関よりの借入をもって乗り切るといった計画のようである。しかし、宮崎県のフェニックスリゾート（シーガイア）を例にあげるまでもなく、民間金融機関の第三セクターに対する融資審査は今後、益々厳しくなっていくことが予想される。現下の社会・経済情勢よりすると、同資金不足を民間金融機関よりの借入金をもって解消するとの計画は、余りに甘すぎると評さざるを得ない。県・那覇市及び株主において緊急に、将来の資金不足対策を現時点において再検討すべき必要性があると思料する。

## 第5 監査意見

### 1. 仮称「モノレール事業活性化対策委員会」設置の検討

本事業に内在する前記問題点に鑑みると、平成15年の開業前までに、県、那覇市、バス事業者、タクシー事業者、航空会社、ホテル業者、観光関連業者、空港関連事業者及び利用者代表者を構成委員とする「モノレール事業活性化対策委員会」のようなものを設置し、実効性のある需要喚起策を検討し、実現可能性があるものについては早急な実施をなすべきである。

### 2. 運賃体系の再検討

現計画による運賃体系は、初乗運賃260円、3 km毎30円加算、起終点間運賃380円という計画となっている。しかし、この運賃制度では、無人化駅構想のネックとなるばかりでなく、利用者側からみても、僅かに12.9kmの区間に過ぎないのに、目的駅を確認のうえ乗車券を購入しなければならないという不便が指摘できる。諸外国（ロンドン、パリ）ではゾーン運賃制を採用しており、本事業区間程度の距離ではあれば単一料金であってもおかしくない。仮に初乗り運賃と起終点間運賃の加重平均値の運賃設定（320円乃至350円程度）としたからといって、利用者から割高であるとの批判がでるとは考え難い。また、会社が検討している1日乗車券（2～3日乗車券も含む）、バス乗継券は、観光客のみならず県民にとっても極めて利便性の高い運賃制度であると思料されるので是非実現してもらいたい。

他社モノレール運賃が、一般にキロ運賃制度が多く採用されていること、運賃体系は、国（国土交通省）の認可・届出が必要であることから、会社のみで決定できないという事情は十二分に理解できる。しかし、需要喚起策として、運賃体系がどうあるべきかは極めて重要な問題であると思料されるので、専門家・有識者等と協議するなどして運賃体系につき再検討を加えてみるべきである。

### 3. パーク&ライド整備等について

最も有効な需要喚起策は、パーク&ライド整備事業及びバス路線再編成にあると思料されるので、県・国のインフラ整備事業化及びバス事業者との路線再編成作業を早急に検討・実施すべきである。

### 4. 会社の賃金体系についての再検討

本事業に内在する将来の経営不安要因に鑑みると、会社においても、賃金規則の全面改定等を予定しているということではあるが、開業前までに、さらに徹底したコスト削減対策を再検討すべきである。労働契約が一旦締結されるとその内容を不利益に変更することが困難なことは周知の事実であるから、開業前までに合理化を徹底した人員採用計画、賃金体系を樹立しなければならないからである。

#### 5. 資金不足についての長期対策について

現計画によっても、開業初年度で14億7,300万円、開業後9年後に予想される資金不足は実に96億円という巨額なものであり、前記した通り、目標売上と実績との間に大幅な乖離が生じたら、その資金不足はさらに増大する。この資金不足手当の方策につき、現時点から長期的な対策案を検討しておくべきである。

議長

副議長

事務局長

次長

議事課長

主任主査

主幹  
(委員会・企画)

主幹  
(議事)

調査課長

主幹  
(調査・法制)

主任主査

主任主査

課長補佐

平成13年10月22日

担当

# 企画環境委員会記録

会議日時

平成13年10月2日(火)  
午後1時3分から午後2時32分まで

会場

第6委員会室

出席委員 13名

久保田浩文、原邦芳 正副委員長

直江弘文、かとう南、加藤実、久野知英、

深谷勝彦、杉田元司、飯田雄三、山田幸洋、

鬼頭英一、吉田収三、林信敏 各委員

欠席委員 0名



|   |
|---|
| 委員以外の出席者                                    |
| 企画振興部長、総合交通監、調整監兼企画課長、水資源監、交通航空監、関係各課室長等    |
|   |
| (付議又は調査事件名及び審査又は調査の結果)                      |
| 〈付託案件等〉                                     |
| ○ 議案  |
| 第115号 平成13年度愛知県一般会計補正予算(第1号)                |
| 第1条(歳入歳出予算の補正)の内                            |
| 歳出  |
| 第3款 企画振興費                                   |
| (審査結果) 全員一致をもって原案を可決すべきものと決した議案             |
| 第115号                                       |
|   |
| ○ 請願  |
| 第26号 「ジェイアール東海バスの一般路線の存続を求める意見書の提出を求める」について |
| (結果) 賛成少数をもって不採択とすべきものと決した請願                |
| 第26号  |
|   |
| ○ 閉会中継続調査申出事件                               |
| 1 地域整備の推進及び交通体系の整備について                      |
| 2 地域、県行政、市町村の情報化の推進について                     |
| 3 公害防止対策について                                |
| 4 生活環境及び自然環境の保全について                         |
| 5 企画振興部及び環境部の行政運営について                       |
|   |

〈会議の概要〉

1 開 会

2 議案審査（1件）

(1) 理事者の説明

(2) 質疑

(3) 採決

3 請願審査（1件）

4 委員長報告の決定

5 一般質問

6 閉会中継続調査申出事件について

7 閉 会

(主な質疑)

《議案質疑》

【林委員】

緊急雇用対策事業である土地利用情報システム整備事業及び県民情報システム整備事業の進捗状況について伺う。

【土地水資源課長】

土地利用情報システムについては、国土空間データ基盤である市街化区域、農業振興地域等土地利用規制データのデジタル化を行っている。

【情報企画課長】

県民情報システムの一環で、施設予約システムにリンクするシステム整備を行うもので、今回の事業は、ウィルあいち情報システムの接続、スポーツ振興事業団関係の6施設の予約システムの開発を行っている。

《請願関係》

【林委員】

規制緩和の名の下に道路運送法の改悪が行われ、路線廃止が自由化になってきている中で、地域住民の足となってきた路線バスが、県内でも非常に重大な局面にあると認識している。

J R東海バスは、昨秋と今春に路線バスの廃止計画を発表した。これが計画どおり行われれば、県内では、瀬戸、春日井市の一部を除いて、J Rの一般路線が姿を消していく。岐阜県内や静岡県内では、J Rの全ての一般路線がなくなるという状況になる。これは、路線バスに頼って生活をしている地域住民にとっては、大きな社会問題である。特に、学生や病院などの公共施設への足に使っている高齢者などの交通弱者の生活権を奪うことにもなる。

平成13年6月の第151通常国会でJ Rの完全民営化法案が可決されたが、その採択の際の付帯決議でも、地域にとって路線バスを適切に維持していくべきということが強調されている。不採算路線ということが言われているが、J R東海バス株式会社全体は単年度毎で見れば、経常黒字になっているという経営状況である。

豊橋市議会では、6月14日に両院議長、関係大臣、本県知事に対してJ R東海バスの一般路線維持存続のために特段の措置を求める意見書が全会一致で上げられている。瀬戸市などの尾張東部でも存続を求める住民運動が広がっている。

このような状況に鑑みて、県議会としても、地域住民の足を守って、地域振興を図るために、内閣総理大臣、国土交通大臣に対してJ R東海バスの一般路線の存続を求める意見書を提出することが必要と考え、本請願に賛成するものである。

【久野委員】

請願第26号は、J R東海バスの一般路線の存続を求める意見書を国に提出するよう求めているが、

本県では、かねてより、地域住民の生活に必要なバス路線を維持するため、採算性の乏しいバス事業者に対して、国庫補助事業を実施している。

更に、本年4月1日より、国の補助制度が見直され、赤字事業者でなくても対象となる一方、広域・幹線的な生活交通路線しか対象とならなくなったことから、県単独の補助制度を設けるなど、地方バス路線の維持に向けて、鋭意取り組んでいるところである。

一方、これまでは、JRバス各社に対して、こうした公的補助をすることはできなかったが、本年8月10日に総務省より、JR東海など3社から経営分離したバス会社に対して、他の民間バス事業者と同様、助成できる旨の通知がなされたところである。

このため、現在、本県では愛知県バス対策協議会を設置して、不採算路線からの撤退を表明しているJR東海バスに対する公的支援策を含め、その対応について検討しているところである。

営利事業を営む民間バス事業者にとって、不採算路線を維持していくのが困難な中で、国や県においては、生活に必要な路線バスを維持していくために、最大限の取組を実施していることから、本請願には賛同しないものである。

#### 〈一般質問〉

##### 【林委員】

公共事業における需要予測と実績の乖離の問題は、桃花台線で路線の存廃がかかった現実問題になっている。平成10年の数値では、運賃認可申請時の計画では、一日当たり10,843人がピーチライナーを利用することになっていたが、実際にはその23.5%の2,547人しか利用しなかった。

その後の運賃認可申請時の計画と実績との乖離の状況はどうか。

##### 【交通対策課主幹（鉄道整備第一）】

運賃認可申請時の利用予測と実績との乖離については、1日当たりの旅客人数で、平成11年度が、計画人数11,617人に対して、実績は2,389人で、計画に対する実績割合は20.6%となっている。平成12年度が、計画人数12,392人に対して、実績は2,262人で、計画に対する実績割合は18.3%となっている。

##### 【林委員】

経営改善が始まって間もないところであるが、計画の2割を割っている。桃花台線の利用者の減少傾向と当初の需要計画との著しい乖離の要因がどこにあると判断しているか。

##### 【交通対策課主幹（鉄道整備第一）】

利用者数が計画値と乖離している要因としては、需要予測を行った当時において予見できなかった4つの事情が影響しているものと考えている。第1に桃花台ニュータウンの計画人口40,000人に対して、平成13年1月時点の人口が27,493人で、比率にして68.7%に止まっていること。第2に上飯田連絡線の開業が平成12年度から平成14年度に遅れたことにより、接続の不便さがなかなか解消されないこと。第3に県内の傾向として、マイカー志向の高まりから、自動車から公共交通機関へ

の転換が容易に進まないこと。第4に昭和62年4月に国鉄がJRへ民営化したため、JR中央線の利便性が格段に向上し、JR中央線の利用者数が増加したことが考えられる。具体的には、名鉄小牧線の1日当たりの運行本数が昭和60年の56本から平成9年には64本の16%増となっているのに対して、JR中央線は76本から140本の約1.8倍となっており、利便性が格段に向上している。

【林委員】

ピーチライナーの利用実績が伸びていて、計画に追いつかないならばともかく、むしろ減っている。需要予測の中身まで突っ込んで検証する必要がある。桃花台線については、建設するという結論が先にあって、地域の住民生活や交通の特性を無視又は軽視したような需要予測をしていたのではないかと考える。

桃花台線は名鉄小牧線に接続して名古屋市内に結ばれているが、名鉄小牧線全体の利用者数を見ると、桃花台線ができた平成3年頃をピークに減少してきている。他方、JR中央線の利用者数は伸びている。

第3回中京都市圏パーソントリップ調査報告書では、春日井市を居住的機能都市、名古屋市をベッドタウン的性格が強いと位置付けており、JR中央線が増強される条件がある。他方、小牧市は工業的機能都市で従業地としての性格を持つ都市という位置付けになっており、名古屋方面への通勤交通や生活交通の割合は相対的に少ない地域である。桃花台ニュータウンができて、人口が増加しても、小牧市全体のこの都市特性は変わっておらず、名鉄小牧線の利用者数が伸び悩む状況になっている。

桃花台線の需要予測を立てた時に、地域住民のアンケート調査を実施していると思うが、桃花台ニュータウンから名古屋へ出勤する住民が利用するとしていた代表的な交通手段はどうなっているのか。

【交通対策課主幹（鉄道整備第一）】

桃花台ニュータウンから名古屋へ出勤する場合の代表的な交通手段については、平成元年から2年において実施したアンケート調査の結果によると、調査時における利用実態については、JRが全体の43.2%、自動車が39.8%、名鉄が14.4%、オートバイが2.5%となっている。

【林委員】

需要予測に少子・高齢化の影響をどのように見込んでいたか。

【交通対策課主幹（鉄道整備第一）】

需要予測における基礎となる人口フレームは県地方計画に基づいており、この計画において県全体で、15歳未満の年少人口の構成比は、昭和60年の22.4%から平成12年には18%に減少、65歳以上の高齢者人口の構成比は、昭和60年の8.5%から平成12年には14%に増加するものと見込んでいる。

このことから、少子・高齢化の影響や方向性は、人口フレームという需要予測の基礎数値として、交通量推計を行う各段階で反映されていると考えている。

【林委員】

人口フレームでは、一応、少子・高齢化という観点があるけれども、それが将来的にどのように需要に影響を及ぼすかということは、あまり検討されていない。

桃花台線の今後の方向を探るためにも、地域住民の足として再生させていくためにも、更に、経営再建に向けて需要予測の抜本的見直しが必要と考えるが、経営改善計画の中で、どのような見直しを持っているのか。

**【交通対策課長】**

桃花台線については、平成12年度から16年度までの5か年を計画期間とする経営改善計画に基づき、会社、愛知県などの関係者が全力で経営の合理化に努めており、徐々に成果をあげている。この計画は、平成14年度の上飯田連絡線の開業による効果の見極めがポイントの1つとなっている。この上飯田連絡線の開業に伴う利用者の動向、激変する社会経済環境の変化等を考慮しつつ、経営のあり方を検討する中で、需要予測の見直しについても検討していきたい。

**【林委員】**

今回の経営改善計画でどれだけ利用者が増えるのかについて、議会に対して報告があったのは、上飯田連絡線の効果として1日で500人増えるだろうということだけである。桃花台の人口増加で1,500万円の増収ということも出ているが、どれだけ利用者が増えるかについてすら議会に示されていない。需要予測の見直しに当たっては、真摯に取り組んでほしい。

次に、東部丘陵線の需要予測について伺う。

東部丘陵線の開業時の利用者は1日当たり約31,000人であるということが本委員会でも報告されているが、その利用者の5割弱は学生であるとのことである。現在スクールバスや路線バスを利用している学生は、東部丘陵線を利用するということになれば、その乗り継ぎや交通費の負担増を強いられることになる。利用者アンケートを実施したとのことだが、学生の回答はわずかであったという。この3月に学校関係者も入った「東部丘陵線沿線公共交通体系検討協議会」が立ち上がったが、学生需要についてどのような議論になっているか。

**【交通対策課主幹（鉄道整備第二）】**

東部丘陵線の利用者の約5割弱が学生、生徒であると推計されることから、東部丘陵線の収支採算性確保のためにも、学生、生徒の利用が不可欠であると考えている。

東部丘陵線沿線公共交通体系検討協議会においても、学生の負担が重くならないようにとの意見が出されている。このため、協議会において、学生、生徒の負担が少しでも軽減されるよう乗り継ぎ割引制度の導入やスクールバスの共同運行などについても検討していきたいと考えている。

また、現在、協議会において、実態調査及びアンケート調査実施に向けて準備中である。

**【林委員】**

一般の利用者を対象にした調査では、実態はつかめない。検討協議会も大学の経営者が入っているだけで、実際の利用者の代表である学生が入っていない。学生を検討協議会に入れるべきである。

**【交通対策課主幹（鉄道整備第二）】**

大学等の協力を得て、学生を対象にアンケート調査を実施していきたいと考えている。

【林委員】

第2回中京都市圏パーソントリップ調査報告書によると、瀬戸市南部一帯は藤ヶ丘へのアクセス交通が多い。調査当時、「名鉄バス瀬戸営業所の35系統の内、地下鉄1号線藤ヶ丘駅起点のバス系統が約4分の1を占めており、藤ヶ丘駅へのバスのアクセスは容易である」と評価しているが、東部丘陵線の需要予測は、瀬戸市南部から藤ヶ丘間を運行している名鉄バス路線の利用者は東部丘陵線の開業によって、どうなると見ているのか。

【交通対策課主幹（鉄道整備第二）】

瀬戸市南部地域からの東部丘陵線への利用者については、現在のバス路線をフィーダー化して東部丘陵線の最寄り駅となる青少年公園駅につないでいきたいと考えており、今後、関係者と協議を進めていく。

【林委員】

現在、瀬戸市南部地域から藤ヶ丘へ直通のバスが運行されているのに、東部丘陵線の最寄り駅で乗り換えて、また藤ヶ丘で地下鉄に乗り換えなければならないことになる。これは、私はうまくいかないと思う。

需要予測では、大規模集客施設とされる青少年公園の来園者のうち、どのくらいが東部丘陵線を利用すると見込んでいるか。

【交通対策課主幹（鉄道整備第二）】

青少年公園の年間平均利用者数は約280万人で、平日1日の利用者は約3千人となっている。このうち、東部丘陵線を利用すると見込まれるのは、県内の郊外鉄道沿線施設の公共交通機関利用割合の平均28%という数値などから推計し、約700人程度見込んでおり、往復利用で倍の約1,400人となる。

【林委員】

私の調査では、青少年公園の来園者の現在の交通手段は、自動車が96.2%、路線バスが2.8%、自転車が1%であり、公共交通機関の利用はわずか2.8%である。この実態と28%という需要予測があまりにもかけ離れている気がする。利用割合の28%はどのようなサンプルから出したものか。また、アンケート調査を行ったか。

【交通対策課主幹（鉄道整備第二）】

青少年公園利用者に対するアンケート調査は行っていない。

利用割合28%を出したサンプルは、犬山城、お菓子の城、岡崎城、竹島、ビーチランド、内海であり、これらの施設における15%程度から40%強の利用割合の平均を用いている。

【林委員】

それらの施設は、大量輸送機関である名鉄沿線の施設である。犬山城、内海などは名鉄が直接、乗り込んでいる。東部丘陵線のような中量輸送機関とは性格が異なる。正確な需要予測をしなければ

ばならない。

第三セクターが管理・運営するものであっても、県費を投入するわけだから、事業の透明性が確保されなければならない。桃花台線の轍を踏まないためにも、東部丘陵線について実施された需要予測の資料データを公表し、皆で検証し、誤りをなくし、精度を高めることが必要であると考えがどうか。

**【交通対策課長】**

東部丘陵線の需要確保の見通しは、県費投入の前提条件でもあるので、県議会はもとより、タクスペイヤーである県民にもそれらの内容を理解してもらうことは、極めて重要なことと考えている。

したがって、県民からの請求があった場合には、県の情報公開条例の規定に則り、経営主体である会社の意見も踏まえながら、会社経営に重大な不利益を及ぼすおそれがあると判断される場合を除き、情報を開示していきたいと考えている。

**【林委員】**

中部国際空港の建設工事中の環境監視の結果に対し、環境省がいくつかの問題点と改善を求める点を指摘しているが、これについて、県はどのような改善を考えているか。

**【航空対策課主幹（企画調整）】**

昨年6月に、当時の環境庁長官が、中部国際空港建設事業等に係る公有水面埋立免許の認可に際し、工事途中における環境影響等の検討結果の再評価等を事業者が行うよう求める意見を出され、それに従って、事業者である県企業庁と空港会社が、着工後の水質等の環境監視の結果などを取りまとめ報告したが、本年7月25日付けで知事あてに環境省の見解が示された。

環境省の見解の内容は、水質等の環境監視結果について、建設工事の着工前後で、ほぼ変化が見られないことから、現在までのところ、水質等への著しい影響は、ほとんど検出されていないと判断しながら、一部の監視点において、濃度が高くなったり、予測と異なるデータが見られることなどを指摘した上、今後、適切な環境監視を行うよう求めている。

濃度が高かったものは、その後の調査で着工前のレベルに戻っているが、県企業庁と空港会社は、環境省の指摘を真摯に受け止めて、予測と異なったものは条件が整う適切な時期に再確認するなど、今後、引き続き適切な環境監視を行っていくと聞いている。

**【林委員】**

今朝の新聞によると、地元の漁協は海に潜って確認し、調査結果によっては、空港会社と県に対策の改善強化を求めると報道されているので、積極的に受け止めてもらいたい。

国土交通省が、9月21日に特殊法人の改革案として成田、関空、中部国際空港の管理・運営について上下分離方式の採用を正式発表した。報道によると2003年度から実施したいという。空港開港前に今とは異なる管理・運営形態になっていく可能性が強い。これが行われると、中部国際空港の場合、国、地方自治体、民間の費用負担のスキームはどうなっていくのか。



## 学生・生徒、教職員アンケート調査結果概要<速報>

### 1. 調査人員

単位：人

| 区 分   | 配布数   | 回答者数  | 回答率   |
|-------|-------|-------|-------|
| 学生・生徒 | 4,800 | 2,653 | 55.3% |
| 教職員   | 520   | 337   | 64.8% |
| 計     | 5,320 | 2,990 | 56.2% |

<参考> 調査を実施した大学等の在籍者数 単位：人

| 区 分   | 在籍者数   | 回答者数  | 回答者の割合 |
|-------|--------|-------|--------|
| 学生・生徒 | 43,283 | 2,653 | 6.1%   |
| 教職員   | 3,777  | 337   | 8.9%   |
| 計     | 47,060 | 2,990 | 6.4%   |

### 2. 現在の通学、通勤の交通手段（端末交通手段）

単位：% ( )は回答者数：人

| 交通手段   | 学生・生徒 |         | 教職員   |       | 回答者数計  |
|--------|-------|---------|-------|-------|--------|
|        | 構成員比  | (人員)    | 構成員比  | (人員)  |        |
| スクールバス | 34.0  | (903)   | 20.5  | (69)  | 972人   |
| 自家用車   | 16.7  | (444)   | 56.7  | (191) | 635人   |
| 自転車    | 13.0  | (345)   | 1.8   | (6)   | 351人   |
| 名鉄バス   | 11.1  | (295)   | 13.4  | (45)  | 340人   |
| 市バス    | 8.3   | (221)   | 1.5   | (5)   | 226人   |
| バイク・原付 | 6.4   | (171)   | 0.0   | (0)   | 171人   |
| 徒 歩    | 4.2   | (111)   | 0.6   | (2)   | 113人   |
| 愛知環状鉄道 | 2.7   | (72)    | 1.5   | (5)   | 77人    |
| JRバス   | 1.7   | (46)    | 0.9   | (3)   | 49人    |
| その他    | 1.7   | (45)    | 3.3   | (11)  | 56人    |
| 合 計    | 100.0 | (2,653) | 100.0 | (337) | 2,990人 |

### 3. 東部丘陵線の利用意向

単位：% ( )は回答者数：人

| 区 分   | 利用する  | 利用しない | 分からない | 合 計     |
|-------|-------|-------|-------|---------|
| 学生・生徒 | 20.5  | 47.4  | 32.1  | 100.0   |
|       | (388) | (898) | (607) | (1,893) |
| 教職員   | 36.2  | 57.0  | 6.8   | 100.0   |
|       | (85)  | (134) | (16)  | (235)   |

(この設問について、未回答の者及び「利用しない」と回答した中でその理由が「自宅から東部丘陵線の駅が遠いから」と回答した者の合計862名は除く。)

## 4. 端末交通手段別の利用意向

単位：%

| 区 分    | 利用する  |      | 利用しない |      | 分からない |      |
|--------|-------|------|-------|------|-------|------|
|        | 学生・生徒 | 教職員  | 学生・生徒 | 教職員  | 学生・生徒 | 教職員  |
| スクールバス | 17.5  | 35.6 | 39.5  | 55.9 | 43.0  | 8.5  |
| 自家用車   | 8.5   | 21.4 | 68.2  | 74.1 | 23.3  | 4.5  |
| 自転車等   | 22.1  | 0.0  | 54.1  | 66.7 | 23.8  | 33.3 |
| 名鉄バス   | 42.9  | 81.4 | 29.8  | 11.6 | 27.3  | 7.0  |
| その他    | 19.0  | 27.8 | 47.0  | 61.1 | 34.0  | 11.1 |
| 合 計    | 20.5  | 36.2 | 47.4  | 57.0 | 32.1  | 6.8  |

(「自転車等」には「バイク・原付」を含む)

## 5. 東部丘陵線を利用しない理由 (複数回答)

単位：%

| 理 由            | 学生・生徒 | 教職員  |
|----------------|-------|------|
| 自宅から東部丘陵線の駅が遠い | 42.4  | 41.2 |
| 他の交通手段を利用      | 35.7  | 45.6 |
| 学校から東部丘陵線の駅が遠い | 27.1  | 46.1 |
| 現在より時間がかかる     | 18.2  | 25.9 |
| バス路線の方が便利      | 15.4  | 8.3  |
| 乗換えが増えて面倒      | 11.4  | 16.2 |
| 運賃がバス並みは高い     | 10.8  | 4.8  |
| 乗換えが増えて交通費が高い  | 10.0  | 9.2  |
| 運行本数が少ない       | 3.1   | 1.8  |
| その他            | 0.5   | 0.4  |

(回答者数：学生・生徒 1,560人、教職員 228人)

質問1 あなた自身についてお聞きします。当てはまる項目の番号を○で囲んでください。

性別は 1. 男 2. 女

学年は 1. 1年生 2. 2年生 3. 3年生 4. 4年生

5. 大学院生その他

質問2 あなたは、どのくらいの回数で通学されていますか。当てはまる項目の番号を○で囲んでください。

1. 週に5日以上 2. 週に3～4日 3. 週に1～2日

4. 月に2～3回程度 5. それ以下(具体的に)

質問3 あなたには、自由に使える自動車がありますか。当てはまる項目の番号を○で囲んでください。

1. ある 2. ない

質問4 通学に要する費用は、あなた自身が負担していますか。当てはまる項目の番号を○で囲んでください。

1. 全部負担している 2. 一部負担している

3. 負担していない

質問5 自宅から、学校(大学・短大)までのすべての交通手段を下から選んで順にワクの中に番号を記入してください。

自宅→ 

|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|

 →学校

交通手段の例

1. 徒歩 2. 自転車 3. バイク・原付

4. 名古屋市営バス 5. 名鉄バス 6. JRバス

7. スクールバス 8. N-バス 9. くるりんバス

10. JR鉄道 11. 名鉄電車 12. 地下鉄

13. 愛知環状鉄道 14. タクシー 15. 自家用車

16. その他( )

質問6 自宅から学校までの所要時間はどれくらいかかりますか。

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|

 時間 

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|

 分

質問7 鉄道(地下鉄・名鉄・愛知環状鉄道等)の駅を利用している方にお聞きします。

(1) 学校の最寄りの駅から学校までの所要時間はどれくらいかかりますか。

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|

 分

(2) また、道路が混雑しているときは、どれくらいかかりますか。(徒歩の方は回答不要です。)

|  |  |
|--|--|
|  |  |
|--|--|

 分

(3) 最寄りの駅から学校までの道路はどの程度混雑していますか。当てはまる項目の番号を○で囲んでください。(徒歩の方は回答不要です。)

1. いつも混雑している 2. たまに混雑する

3. あまり混雑しない 4. 混雑しない

5. 分からない



<参 考>

路線バス利用者の現行バス運賃についての意識

| 項 目    | 安い  | やや安い | ふつう  | やや高い | 高い   | 計     |
|--------|-----|------|------|------|------|-------|
| 割合 (%) | 4.3 | 6.3  | 26.4 | 18.6 | 44.4 | 100.0 |

6. 東部丘陵線の利用者の推計

○「利用する」と答えた人員を基に、東部丘陵線を利用する学生・生徒、教職員の人員を推計すると、7, 283人となる。

《学生・生徒》

$$43,283人 \times \frac{388人}{2,653人} \Rightarrow 6,330人$$

《教職員》

$$3,777人 \times \frac{85人}{337人} \Rightarrow 953人$$

計算式

$$\text{在籍者数} \times \frac{\text{「利用する」と回答した学生等}}{\text{回答者数}} \Rightarrow \text{推計利用者数}$$

○東部丘陵線の需要は、往復の利用者数で計算するため、約14,500人の需要があると推計できる。

$$(6,330人 + 953人) \times 2 \Rightarrow 14,566人$$

7. 今後の課題

○東部丘陵線の利用について、「分からない」と回答した学生・生徒32.1%、教職員が6.8%ある。このため、これらの学生等を「利用する」へ誘導するための方策を検討する。

○東部丘陵線を「利用しない」と回答した学生・生徒、教職員について理由を分析し、利用者を増やす方策を検討する。

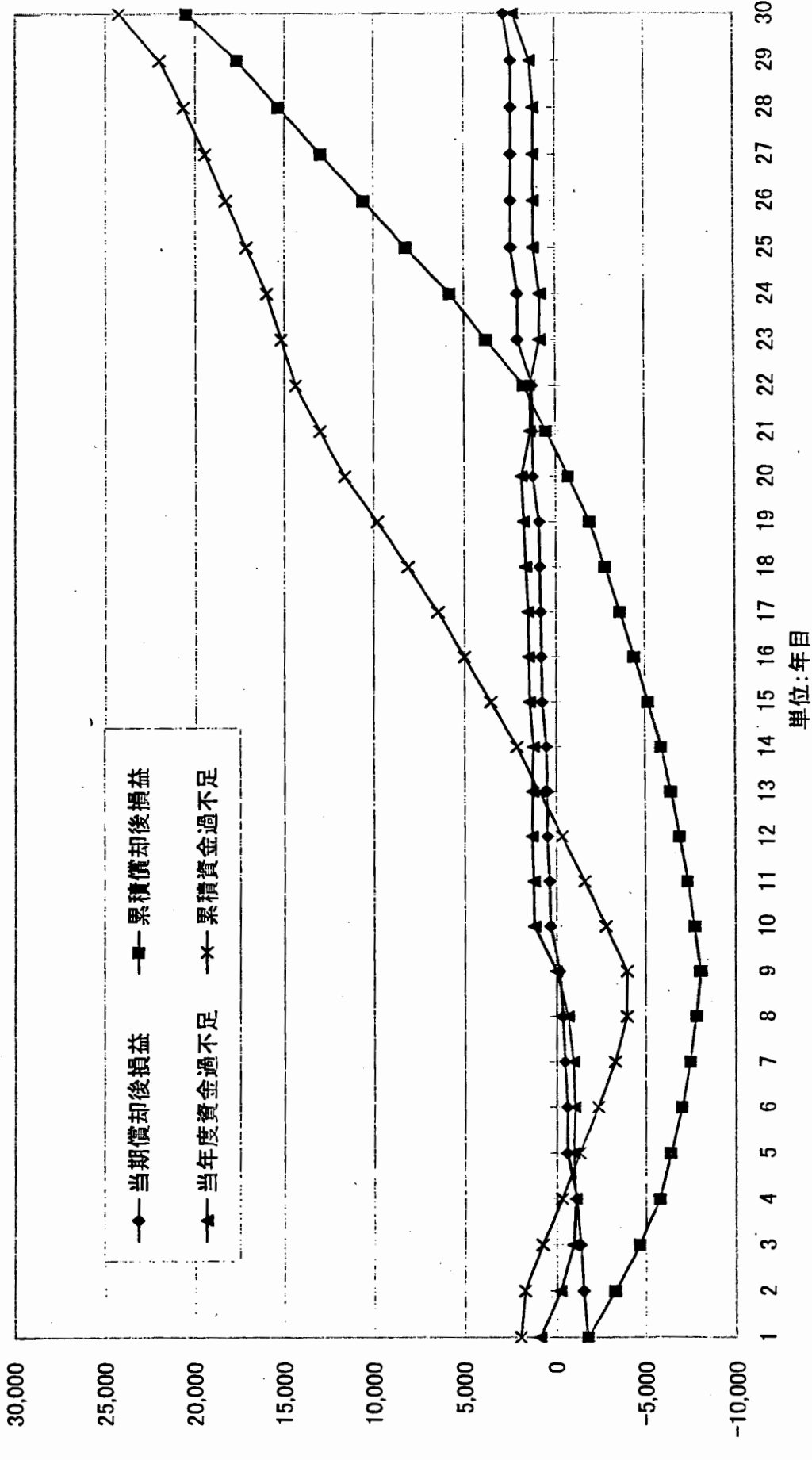
○今回の調査結果を踏まえ、開業前に再び詳細な調査、分析を行う。

収 支 算 定 要 領

| 項 目  | 概 要   |         |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
|--|---|---------|--------|--------|-----|--|--|------------------|-------|-------|------------------|--------|--------|---------------|-------|-------|-----------------|------|------|-----------------|--------|--------|--------------|------|------|
| 収<br>益   | <p><b>運輸収入</b></p> <p>①輸送人員 : 需要予測結果による</p> <p>②運賃 : (平成10年価格)<br/>初乗り運賃 : 200円 (2区以降2キロ増すごとに60円加算)</p> <p>③運賃上昇率 : 5年毎に12%増の運賃改定を行う。</p>   |         |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
|  | <p><b>その他収入</b></p> <p>①運輸雑収入 : 運輸収入の2.3% (横浜新交通、北九州・千葉モノの平成5~9年の実績値を参考)</p> <p>②受取利息 : 年利率1.6% (過去10年間(H2.1~H11.12)の3ヶ月定期預金金利の平均)</p>  |         |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| 費<br>用   | <p><b>人件費</b></p> <p>①要員計画 : 設立時 (H11年度)、開業時 (H17以降)<br/>12人 91人</p> <p>②一人平均人件費単価 : 開業時 (H17年)<br/>現場部門 : 6,001千円/年 本社部門 : 10,001千円/年<br/>(愛知環状鉄道の実績値を参考に設定)</p>   |         |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
|  | <p><b>経費</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">項目別基準単価</th> <th style="text-align: center;">平成10年度</th> <th style="text-align: center;">平成17年度</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">項 目</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>線路保存経費 (千円/営業キロ)</td> <td style="text-align: center;">4,090</td> <td style="text-align: center;">4,416</td> </tr> <tr> <td>電路保存経費 (千円/営業キロ)</td> <td style="text-align: center;">16,820</td> <td style="text-align: center;">18,159</td> </tr> <tr> <td>車両保存経費 (千円/両)</td> <td style="text-align: center;">4,550</td> <td style="text-align: center;">4,912</td> </tr> <tr> <td>運輸経費 (円/年間利用者数)</td> <td style="text-align: center;">10.1</td> <td style="text-align: center;">10.9</td> </tr> <tr> <td>その他経費 (千円/営業キロ)</td> <td style="text-align: center;">13,802</td> <td style="text-align: center;">14,900</td> </tr> <tr> <td>動力費 (円/車両キロ)</td> <td style="text-align: center;">60.2</td> <td style="text-align: center;">65.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>・線路・電路・車両保存費及び動力費は、既存の新交通等の実績値及び実験線での実績に基づいて設定。</p> <p>・その他は既存路線 (横浜新交通、北九州・千葉モノ) 実績値を参考</p> | 項目別基準単価 | 平成10年度 | 平成17年度 | 項 目 |  |  | 線路保存経費 (千円/営業キロ) | 4,090 | 4,416 | 電路保存経費 (千円/営業キロ) | 16,820 | 18,159 | 車両保存経費 (千円/両) | 4,550 | 4,912 | 運輸経費 (円/年間利用者数) | 10.1 | 10.9 | その他経費 (千円/営業キロ) | 13,802 | 14,900 | 動力費 (円/車両キロ) | 60.2 | 65.0 |
|  | 項目別基準単価   | 平成10年度  | 平成17年度 |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
|  | 項 目   |         |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| 線路保存経費 (千円/営業キロ)   | 4,090   | 4,416   |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| 電路保存経費 (千円/営業キロ)   | 16,820  | 18,159  |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| 車両保存経費 (千円/両)  | 4,550   | 4,912   |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| 運輸経費 (円/年間利用者数)  | 10.1  | 10.9    |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| その他経費 (千円/営業キロ)  | 13,802  | 14,900  |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| 動力費 (円/車両キロ)   | 60.2  | 65.0    |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| <p><b>上昇率</b></p> <p>・人件費 : 1.3%/年 (過去10か年の愛知県 : 運輸通信業の上昇率を参考)</p> <p>・経費 : 1.1%/年 (過去10か年の建設工事費デフレター (鉄道・軌道) を参考に設定)</p>  |   |         |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| <p><b>諸税</b></p> <p>現行税制に基づき算出</p>   |   |         |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| <p><b>利子</b></p> <p>①長期借入金 : 利率は過去10年間の平均利率による。<br/>日本政策投資銀行 : 利率4.1% 5年据置20年償還<br/>市中銀行 : 利率4.4% 3年据置10年償還</p> <p>②運転資金借入利息 : 利率3.5% (過去10年間 (H2.1~H11.12) の短期プライムレートの平均)</p> |   |         |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |
| <p><b>減価償却費</b></p> <p>車 両 : 定率法 (13年)<br/>その他施設 : 定額法 (22年)</p>   |   |         |        |        |     |  |  |                  |       |       |                  |        |        |               |       |       |                 |      |      |                 |        |        |              |      |      |

損益収支及び資金収支の推移

単位:百万円



東部丘陵線（藤ヶ丘～八草）の損益収支計算書（その1）

（単位：百万円）

| 年度                     | 平成11年度 | 平成12年度 | 平成13年度 | 平成14年度 | 平成15年度 | 平成16年度 | 平成17年度<br>開業1年目 | 平成18年度<br>開業2年目 | 平成19年度<br>開業3年目 | 平成20年度<br>開業4年目 | 平成21年度<br>開業5年目 | 平成22年度<br>開業6年目 |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 【損益収支】                 |        |        |        |        |        |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| 年度<br>開業後経過年<br>[運賃改定] |        |        |        |        |        |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| 収入                     |        |        |        |        |        |        | 2,809           | 2,825           | 2,842           | 2,936           | 3,310           | 3,333           |
| 運輸収入                   |        |        |        |        |        |        | 65              | 65              | 66              | 68              | 76              | 77              |
| 運輸雑収                   |        |        |        |        |        |        | 24              | 29              | 20              | 3               | 0               | 0               |
| 受取利子                   |        |        |        |        |        |        | 2,888           | 2,919           | 2,928           | 3,007           | 3,386           | 3,410           |
| 計                      |        |        |        |        |        |        | 622             | 630             | 638             | 647             | 655             | 664             |
| 費用                     |        |        |        |        |        |        | 677             | 686             | 693             | 705             | 713             | 722             |
| 人件費                    |        |        |        |        |        |        | 310             | 229             | 217             | 206             | 195             | 322             |
| 経費                     |        |        |        |        |        |        | 856             | 841             | 799             | 729             | 648             | 556             |
| 建設費                    |        |        |        |        |        |        | 414             | 414             | 413             | 407             | 389             | 361             |
| 建設費利子                  |        |        |        |        |        |        | 442             | 427             | 386             | 322             | 259             | 195             |
| 政策投資銀行<br>市中銀行         |        |        |        |        |        |        |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| 短期借入利息                 |        |        |        |        |        |        | 2,180           | 2,047           | 1,935           | 1,841           | 1,763           | 1,697           |
| 減価償却費                  |        |        |        |        |        |        | 4,645           | 4,433           | 4,282           | 4,128           | 4,002           | 4,024           |
| 計                      |        |        |        |        |        |        | 433             | 533             | 581             | 720             | 1,147           | 1,083           |
| 償却前損益                  | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | △ 1,747         | △ 1,514         | △ 1,354         | △ 1,121         | △ 616           | △ 614           |
| 償却後損益                  | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 4               | 4               | 4               | 4               | 4               | 4               |
| 法人税等                   | .1     | 2      | 2      | 2      | 2      | 2      |                 |                 |                 |                 |                 |                 |
| 税引後損益                  | △ 1    | △ 2    | △ 2    | △ 2    | △ 6    | △ 6    | △ 1,751         | △ 1,518         | △ 1,358         | △ 1,125         | △ 620           | △ 618           |
| 税引後損益累計                | △ 1    | △ 3    | △ 5    | △ 14   | △ 20   | △ 26   | △ 1,777         | △ 3,295         | △ 4,653         | △ 5,778         | △ 6,398         | △ 7,016         |

【資金収支】

|             |     |     |       |       |        |        |         |         |         |         |         |         |
|-------------|-----|-----|-------|-------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 出資金         | 292 | 998 | 1,060 | 1,166 | 3,320  | 1,264  |         |         |         |         |         |         |
| 借入金         |     |     |       | 4,665 | 13,281 | 14,454 |         |         |         |         |         |         |
| 政策投資銀行      |     |     |       | 1,400 | 3,986  | 4,714  |         |         |         |         |         |         |
| 市中銀行        |     |     |       | 1,400 | 3,986  | 4,714  |         |         |         |         |         |         |
| 無利子貸付       |     |     |       | 1,865 | 5,309  | 5,026  |         |         |         |         |         |         |
| 税引後損益       | △ 1 | △ 2 | △ 2   | △ 9   | △ 6    | △ 6    | △ 1,751 | △ 1,518 | △ 1,358 | △ 1,125 | △ 620   | △ 618   |
| 減価償却費       |     |     |       |       |        |        | 2,180   | 2,047   | 1,935   | 1,841   | 1,763   | 1,697   |
| 計           | 291 | 996 | 1,058 | 5,822 | 16,595 | 15,712 | 429     | 529     | 577     | 716     | 1,143   | 1,079   |
| 建設費         | 292 | 998 | 1,060 | 5,831 | 16,601 | 15,718 |         |         |         |         |         |         |
| 元本償還        |     |     |       |       |        |        | 200     | 769     | 1,536   | 1,802   | 2,116   | 2,116   |
| 政策投資銀行      |     |     |       |       |        |        |         |         |         |         |         |         |
| 市中銀行        |     |     |       |       |        |        |         |         |         |         |         |         |
| 無利子貸付       |     |     |       |       |        |        | 200     | 769     | 1,443   | 1,443   | 1,443   | 1,443   |
| 計           | 292 | 998 | 1,060 | 5,831 | 16,601 | 15,718 | 200     | 769     | 1,536   | 1,802   | 2,116   | 2,116   |
| 補填財源（消費税還付） |     | 9   | 37    | 15    | 261    | 763    | 669     |         |         |         |         |         |
| 資金過不足       | △ 1 | 7   | 35    | 6     | 255    | 757    | 898     | △ 240   | △ 959   | △ 1,086 | △ 973   | △ 1,037 |
| 資金過不足累計     | △ 1 | 6   | 41    | 47    | 302    | 1,059  | 1,957   | 1,717   | 758     | △ 328   | △ 1,301 | △ 2,338 |



東 部 丘 陵 線 ( 藤 ヶ 丘 ~ 八 草 ) の 損 益 収 支 計 算 書 ( そ の 2 )

( 単 位 : 百 万 円 )

| 年度<br>開業後経過年<br>[通貨改定] | 平成23年度<br>開業7年目 | 平成24年度<br>開業8年目 | 平成25年度<br>開業9年目 | 平成26年度<br>開業10年目 | 平成27年度<br>開業11年目 | 平成28年度<br>開業12年目 | 平成29年度<br>開業13年目 | 平成30年度<br>開業14年目 | 平成31年度<br>開業15年目 | 平成32年度<br>開業16年目 | 平成33年度<br>開業17年目 | 平成34年度<br>開業18年目 |
|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
|                        | 3,356           | 3,379           | 3,402           | 3,835            | 3,961            | 3,966            | 3,871            | 3,877            | 4,349            | 4,354            | 4,360            | 4,367            |
| 運轉収入                   | 3,356           | 3,379           | 3,402           | 3,835            | 3,961            | 3,966            | 3,871            | 3,877            | 4,349            | 4,354            | 4,360            | 4,367            |
| 運轉雑収                   | 77              | 78              | 78              | 89               | 89               | 89               | 89               | 90               | 100              | 100              | 100              | 100              |
| 受取利子                   | 0               | 0               | 0               | 0                | 0                | 0                | 5                | 24               | 45               | 67               | 91               | 115              |
| 計                      | 3,433           | 3,457           | 3,480           | 3,924            | 3,950            | 3,955            | 3,965            | 3,991            | 4,494            | 4,521            | 4,551            | 4,582            |
| 人件費                    | 672             | 681             | 690             | 699              | 708              | 717              | 726              | 736              | 745              | 755              | 765              | 775              |
| 経費                     | 730             | 740             | 749             | 758              | 767              | 776              | 785              | 793              | 803              | 811              | 821              | 830              |
| 諸税                     | 303             | 296             | 299             | 293              | 302              | 282              | 262              | 243              | 225              | 207              | 189              | 171              |
| 雑費・利子                  | 465             | 377             | 300             | 251              | 223              | 195              | 169              | 140              | 113              | 85               | 57               | 31               |
| 政策投資銀行                 | 333             | 306             | 278             | 251              | 223              | 195              | 168              | 140              | 113              | 85               | 57               | 31               |
| 市中銀行                   | 132             | 71              | 22              |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| 短期借入利息                 | 97              | 125             | 137             | 117              | 76               | 34               |                  |                  |                  |                  |                  |                  |
| 減価償却費                  | 1,642           | 1,595           | 1,557           | 1,524            | 1,497            | 1,474            | 1,455            | 1,357            | 1,357            | 1,357            | 1,357            | 1,357            |
| 計                      | 3,909           | 3,804           | 3,702           | 3,602            | 3,573            | 3,478            | 3,396            | 3,269            | 3,243            | 3,215            | 3,189            | 3,164            |
| 償却前損益                  | 1,166           | 1,248           | 1,335           | 1,846            | 1,874            | 1,951            | 2,024            | 2,079            | 2,608            | 2,663            | 2,719            | 2,775            |
| 償却後損益                  | △ 476           | △ 347           | △ 222           | 322              | 377              | 477              | 569              | 722              | 1,251            | 1,306            | 1,362            | 1,418            |
| 法人税率                   | 4               | 4               | 4               | 4                | 4                | 4                | 4                | 4                | 4                | 4                | 4                | 4                |
| 税引後損益                  | △ 480           | △ 351           | △ 226           | 318              | 373              | 473              | 473              | 512              | 731              | 764              | 797              | 829              |
| 税引後損益累計                | △ 7,496         | △ 7,847         | △ 8,073         | △ 7,755          | △ 7,382          | △ 6,909          | △ 6,436          | △ 5,924          | △ 5,193          | △ 4,429          | △ 3,632          | △ 2,803          |

【資金収支】

|              |         |         |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
|--------------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 出資金          |         |         |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 借入金          |         |         |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 政策投資銀行       |         |         |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 市中銀行         |         |         |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 無利子貸付        |         |         |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 税引後損益        | △ 480   | △ 351   | △ 226   | 318     | 373     | 473   | 473   | 512   | 731   | 764   | 797   | 829   |
| 減価償却費        | 1,642   | 1,595   | 1,557   | 1,524   | 1,497   | 1,474 | 1,455 | 1,357 | 1,357 | 1,357 | 1,357 | 1,357 |
| 計            | 1,162   | 1,244   | 1,331   | 1,842   | 1,870   | 1,947 | 1,928 | 1,869 | 2,088 | 2,121 | 2,154 | 2,186 |
| 建設費          |         |         |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 元本償還         | 2,116   | 1,916   | 1,346   | 673     | 673     | 673   | 673   | 673   | 673   | 673   | 673   | 580   |
| 政策投資銀行       | 673     | 673     | 673     | 673     | 673     | 673   | 673   | 673   | 673   | 673   | 673   | 580   |
| 市中銀行         | 1,443   | 1,243   | 673     |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 無利子貸付        |         |         |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 計            | 2,116   | 1,916   | 1,346   | 673     | 673     | 673   | 673   | 673   | 673   | 673   | 673   | 580   |
| 繰越財源 (消費税還付) |         |         |         |         |         |       |       |       |       |       |       |       |
| 資金過不足        | △ 954   | △ 672   | △ 15    | 1,169   | 1,197   | 1,274 | 1,255 | 1,196 | 1,415 | 1,448 | 1,481 | 1,606 |
| 資金過不足累計      | △ 3,292 | △ 3,964 | △ 3,379 | △ 2,810 | △ 1,613 | △ 339 | 916   | 2,112 | 3,527 | 4,975 | 6,456 | 8,062 |

東部丘陵線（藤ヶ丘～八草）の損益収支計算書（その3）

(単位:百万円)

| 年度<br>開業後経過年<br>〔通算改定〕 | 平成35年度 | 平成36年度 | 平成37年度 | 平成38年度 | 平成39年度 | 平成40年度 | 平成41年度 | 平成42年度 | 平成43年度 | 平成44年度 | 平成45年度 | 平成46年度 |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                        | 開業19年目 | 開業20年目 | 開業21年目 | 開業22年目 | 開業23年目 | 開業24年目 | 開業25年目 | 開業26年目 | 開業27年目 | 開業28年目 | 開業29年目 | 開業30年目 |
| 収入                     | 4,372  | 4,904  | 4,910  | 4,911  | 4,911  | 4,911  | 5,501  | 5,501  | 5,501  | 5,501  | 5,501  | 6,161  |
| 運輸収入                   | 101    | 112    | 113    | 113    | 113    | 113    | 127    | 127    | 127    | 127    | 127    | 142    |
| 運輸雑収                   | 142    | 170    | 195    | 217    | 234    | 247    | 263    | 281    | 300    | 318    | 338    | 367    |
| 受取利子                   | 4,615  | 5,186  | 5,218  | 5,241  | 5,258  | 5,271  | 5,891  | 5,909  | 5,928  | 5,946  | 5,966  | 6,670  |
| 計                      | 785    | 795    | 805    | 816    | 827    | 837    | 848    | 859    | 870    | 882    | 893    | 905    |
| 人件費                    | 839    | 849    | 858    | 868    | 877    | 887    | 897    | 907    | 917    | 927    | 937    | 948    |
| 経費                     | 153    | 136    | 118    | 100    | 82     | 82     | 82     | 82     | 82     | 82     | 82     | 82     |
| 建設計画利子                 | 10     | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |
| 政策投資銀行                 | 10     |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 市中銀行                   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 短期借入利息                 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 減価償却費                  | 1,357  | 1,357  | 1,357  | 1,357  | 1,357  | 1,806  | 1,827  | 1,848  | 1,869  | 1,891  | 1,912  | 1,935  |
| 計                      | 3,144  | 3,137  | 3,138  | 3,141  | 3,141  | 3,455  | 4,064  | 4,061  | 4,059  | 4,055  | 4,054  | 4,735  |
| 償却前損益                  | 2,828  | 3,406  | 3,437  | 3,457  | 3,472  | 3,465  | 4,064  | 4,061  | 4,059  | 4,055  | 4,054  | 4,735  |
| 償却後損益                  | 1,471  | 2,049  | 2,080  | 2,100  | 3,472  | 3,465  | 4,064  | 4,061  | 4,059  | 4,055  | 4,054  | 4,735  |
| 法人税等                   | 610    | 849    | 862    | 869    | 1,436  | 1,432  | 1,679  | 1,678  | 1,677  | 1,676  | 1,675  | 1,956  |
| 税引後損益                  | 861    | 1,200  | 1,218  | 1,231  | 2,036  | 2,033  | 2,385  | 2,383  | 2,382  | 2,379  | 2,379  | 2,779  |
| 税引後損益累計                | △1,942 | △742   | 476    | 1,707  | 3,743  | 5,776  | 8,161  | 10,544 | 12,926 | 15,305 | 17,684 | 20,463 |

(単位:百万円)

| 年度<br>開業後経過年<br>〔通算改定〕 | 平成35年度 | 平成36年度 | 平成37年度 | 平成38年度 | 平成39年度 | 平成40年度 | 平成41年度 | 平成42年度 | 平成43年度 | 平成44年度 | 平成45年度 | 平成46年度 |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                        | 開業19年目 | 開業20年目 | 開業21年目 | 開業22年目 | 開業23年目 | 開業24年目 | 開業25年目 | 開業26年目 | 開業27年目 | 開業28年目 | 開業29年目 | 開業30年目 |
| 出資金                    |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 借入金                    |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 政策投資銀行                 |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 市中銀行                   |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 無利子貸付                  |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 税引後損益                  | 861    | 1,200  | 1,218  | 1,231  | 2,036  | 2,033  | 2,385  | 2,383  | 2,382  | 2,379  | 2,379  | 2,779  |
| 減価償却費                  | 1,357  | 1,357  | 1,357  | 1,357  | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      |
| 計                      | 2,218  | 2,557  | 2,575  | 2,588  | 2,036  | 2,033  | 2,385  | 2,383  | 2,382  | 2,379  | 2,379  | 2,779  |
| 建設費                    |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 元本償還                   | 501    | 717    | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,034  | 503    |
| 政策投資銀行                 | 314    |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 市中銀行                   | 187    | 717    | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,034  | 503    |
| 無利子貸付                  | 501    | 717    | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,220  | 1,034  | 503    |
| 計                      | 1,717  | 1,840  | 1,355  | 1,368  | 816    | 813    | 1,165  | 1,163  | 1,162  | 1,159  | 1,345  | 2,276  |
| 補填財源(消費税還付)            | 9,779  | 11,619 | 12,974 | 14,342 | 15,158 | 15,971 | 17,136 | 18,299 | 19,461 | 20,620 | 21,965 | 24,241 |
| 資金過不足                  |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |
| 資金過不足累計                |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

Table with columns for company name, share type, and shareholder details. Includes entries for 1.4, 1.0, 1.1, 1.0, 1.5, 1.1, 0.9, 0.9.

| 項目       |          | 収支結果       |            |            |            |            |
|----------|----------|------------|------------|------------|------------|------------|
|          |          | 収支計画       | 達成率60%     | 達成率70%     | 達成率80%     | 達成率90%     |
| 損益       | 減価償却後    | 10年<br>開業後 | 23年<br>開業後 | 23年<br>開業後 | 16年<br>開業後 | 13年<br>開業後 |
|          | 単年度      | 21年<br>開業後 | -<br>開業後   | -<br>開業後   | -<br>開業後   | 26年<br>開業後 |
|          | 累計       | 81億円       | 397億円      | 273億円      | 178億円      | 118億円      |
|          | 好転年次     | 9年<br>開業後  | 22年<br>開業後 | 21年<br>開業後 | 15年<br>開業後 | 13年<br>開業後 |
| 資金       | 最大欠損累計額  |            |            |            |            |            |
|          | 最大欠損累計年次 |            |            |            |            |            |
|          | 単年度      | 10年<br>開業後 | 30年<br>開業後 | 15年<br>開業後 | 10年<br>開業後 | 10年<br>開業後 |
|          | 累計       | 13年<br>開業後 | -<br>開業後   | -<br>開業後   | 25年<br>開業後 | 17年<br>開業後 |
|          | 資金不足解消年次 | 40億円       | 328億円      | 159億円      | 106億円      | 73億円       |
|          | 資金不足額    | 9年<br>開業後  | 29年<br>開業後 | 14年<br>開業後 | 9年<br>開業後  | 9年<br>開業後  |
| 最大資金不足年次 |          |            |            |            |            |            |