大阪市高速電気軌道株式会社における 加算運賃設定申請について

(運輸審議会ご説明資料)

令和6年2月15日 鉄 道 局

目 次

1	۱.	高速	電気	軌	道第	§ 4	号	線	延	伸	区	間(の	既:	要											1
•	高	速電	気朝	道	第 4	. 号	線	(!	以	下、	Γ	中	央	線	J	ح	ľ	1	5 6	,)	3	延	俳	3 <u>5</u>	ᅐ	目
	の株	既要																								1
•	中	央線	延伸	区	間の)整	備	内	容																	4
		加算	_				-																			
•	加	算運	賃認	定	認可	J庫	請	の	概	要.																7
•	中	央線	延伸	区	間収	八八	、原	価	算	定	表.															9
3	3.	会社	の概	要		יו כ	て																		1	1
-	大	阪市	高速	電	気軋	讠道	株	式	会	社	の	既.	要.												1	1
	株	会定	社大	阪	港上	、ラ	ン	ス	ポ	_	١,	シ	ス・	テ.	厶	ഗ	栶	[基	更.						1	3

1. 高速電気軌道第4号線延伸区間の概要

・高速電気軌道第4号線(以下、「中央線」という。)延伸区間の概要

(1)コスモスクエア~夢洲間の概要

① 事業主体:大阪市

株式会社大阪港トランスポートシステム

(以下、「OTS」という。)

大阪市高速電気軌道株式会社

(以下、「大阪メトロ」という。)

- ② 区間及び営業キロ:コスモスクエア~夢洲間 3.2km
- ③ 新設駅数:1駅(夢洲駅)
- ④ 運行本数:万博期間中 774本/日(上下線)
- ⑤ 輸送人員:万博期間中 約20万人/日(平均)
- ⑥ 総事業費:大阪市 79,000百万円(インフラ部)

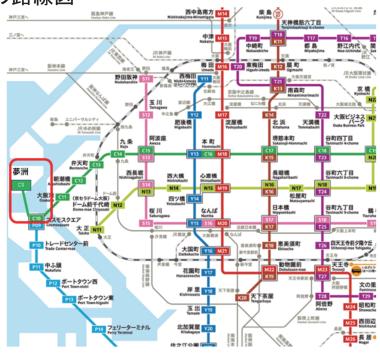
OTS 19,300百万円 (インフラ外施設(車

両、留置線除く))

大阪メトロ 5.374百万円(車両、留置線)

⑦ 開業時期:2024年度末(予定)

●延伸区間の路線図



(2)整備目的

夢洲では、2025年に大阪・関西万博が開催され、期間中に約2,820万人の来場者を見込んでいる。また、大阪・関西万博終了後は夢洲地区特定複合観光施設区域の整備計画で統合型リゾート(IR)の誘致が決定し、年間約2,000万人の来場者を見込み、2030年秋の開業を目指している。

このため、夢洲への主要な交通アクセスとしてコスモスクエア ~ 夢洲間を整備するものである。

(3)事業スキーム

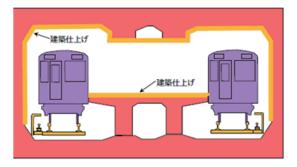
大阪市は、インフラ施設を整備・保有し、大阪メトロ及びOTSに無償で使用させる。

OTSは、インフラ外施設のうち鉄道線路、電気施設等を整備・保有し、大阪メトロに有償で使用させる。

大阪メトロは、インフラ外施設のうち車両及び留置線を整備・保有するとともに、大阪市・OTSからインフラ施設・インフラ外施設(鉄道線路、電気施設等)を借入れ、旅客の輸送を行う。

※インフラ施設:土木構造物、エレベーター、エスカレーター インフラ外施設:軌道、駅舎建築仕上げ、駅務機器、信号通信、 電力施設、変電所、車両、留置線

	事業形態	資産保有
大阪市	-	インフラ施設
OTS	第一種鉄道事業	インフラ外施設 (車両及び留置線を除く)
大阪外口	第二種鉄道事業	インフラ外施設 (車両及び留置線)



(4) 資金スキーム

── 総事業費 1,037億円 ──

インフラ部 790億円	インフラ外部 24	- 7億円
大阪港湾局(大阪市)	OTS	大阪メトロ
790億円	193億円	5 4 億円

※インフラ外部 (OTS) の事業費内訳: 開発者負担金68億円、財投125億円

(5) 中央線延伸区間の経緯

1989年 5月	運輸政策審議会答申第 10 号において、整備 着手が適当と位置づけ(北港テクノポート線 海浜緑地(コスモスクエア)~此花方面(新
	桜島)間)
2000年10月	OTSが第一種鉄道事業許可を取得(コスモスクエア〜新桜島間)
2021年 3月	第二種鉄道事業者参画の協定を大阪市、O
	TS、大阪メトロの三者で締結(コスモス
	クエア〜夢洲間)
2023年 3月	大阪メトロが第二種鉄道事業者に向けて鉄道
	施設使用協定書をOTSと締結(コスモスク
	エア~夢洲間)
2023年12月	大阪メトロが第二種鉄道事業許可を取得(コ
	スモスクエア〜夢洲間)
2024年度末	コスモスクエア~夢洲間 開業予定

中央線延伸区間の整備内容

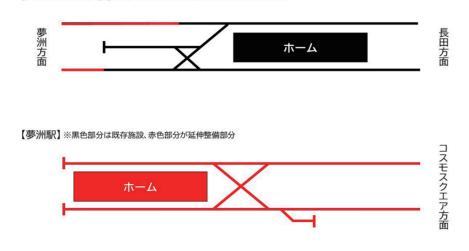




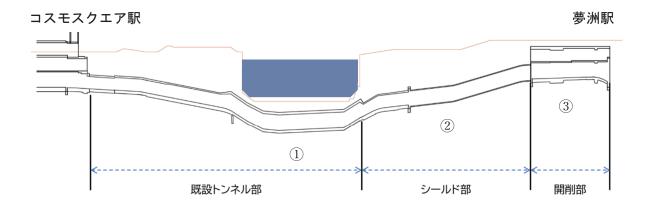
出典:「大阪・関西万博 基本計画について」 (公益社団法人2025年日本国際博覧会協会)

●線路配線図

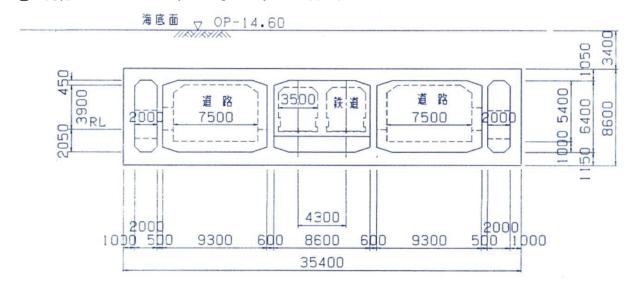
【コスモスクエア駅】※黒色部分は既存施設、赤色部分が延伸整備部分



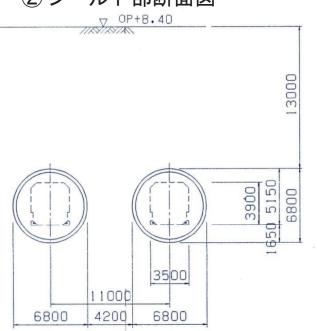
●線路縦断図



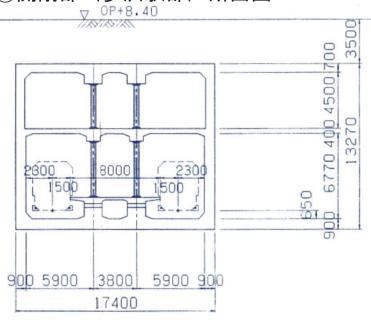
①既設トンネル部(海底部)断面図



②シールド部断面図

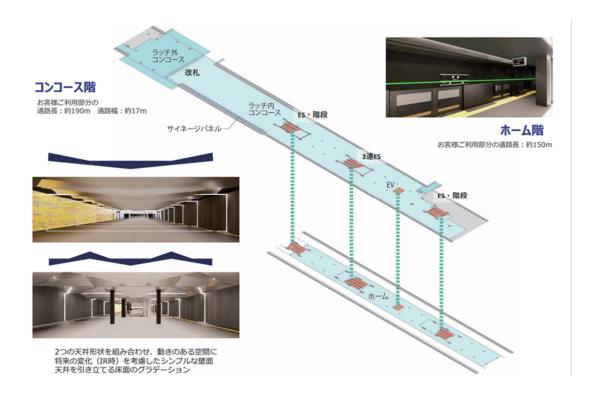


③開削部 (夢洲駅部) 断面図



●夢洲駅の完成イメージ





出典:「北港テクノポート線(仮称)夢洲駅 基本デザイン」

2. 加算運賃設定認可申請の概要

加算運賃設定認可申請の概要

(1)申請者等

- 申請者
 - 大阪市高速電気軌道株式会社 代表取締役社長 河井英明
- 会社所在地 大阪府大阪市西区九条南1丁目12番62号

(2)申請内容

- 設定しようとする旅客運賃の上限を適用する路線 中央線(コスモスクエア~夢洲間 営業キロ3.2km)
- 設定しようとする旅客運賃の上限の種類、額及び適用方法
 - (ア) 普通旅客運賃(加算運賃) 90円

(イ) 定期旅客運賃(加算運賃)

- ・通勤定期(1か月) 3.370円
- 通学定期(1か月) 1.520円

中央線のコスモスクエアから夢洲の区間を乗車する場合は、 普通旅客運賃及び定期旅客運賃に上記の額を加算する。

- ※当該区間の普通旅客運賃及び定期旅客運賃は、既存区間と同様と する。(報告事項)
- (3) 実施予定年月日 2024年度末

(4) 中央線延伸に係る加算運賃設定の考え方

① 加算運賃設定を行う理由

延伸区間を単独事業として考えた場合、延伸区間の基本運賃による収益のみでは、延伸事業で大阪メトロに発生する資本費コスト及びOTSに対して支払う線路使用料の負担が困難であることから、受益者負担の観点から、延伸区間の利用者が負担する加算運賃を設定し、事業収支の均衡を目指すため。

② 加算運賃設定額の考え方

第一種事業者のOTSと第二種事業者の大阪メトロが保有する資産には、土木構造物等の償却期間の長い資産が存在せず、減価償却期間が20年前後となっている。また、OTSがインフラ外施設を整備するための借入も20年間で償還することとなっている。

上記により、大阪メトロ及びOTSが保有する資産の減価償却期間である20年を目安に、累積損益収支及び累積資金収支を黒字化するため、90円(普通大人運賃の場合)の加算運賃設定額を算出したものである。

• 中央線延伸区間収入原価算定表

算 定 区 間:コスモスクエア~夢洲 (3.2km)

(単位:百万円)

		平台	F度	
項目				2025年度~
	2025年度	2026年度	2027年度	2027年度計
収入計	5,986	211	301	6,497
基本運賃収入	3,342	115	163	3,620
加算運賃収入	2,321	85	121	2,527
その他収入	323	11	16	350
支出計	4,677	2,786	2,722	10,185
人件費	605	565	568	1,738
経費(動力費)	190	118	120	429
経費(その他)	610	615	620	1,846
線路使用料	740	740	740	2,220
諸税	101	40	34	175
減価償却費	1,776	668	572	3,017
法人税等	576	0	0	576
支払利息	80	39	67	185
差引損益	1,308	▲ 2,575	▲ 2,421	▲ 3,688
収支率	128.0%	7.6%	11.0%	63.8%

[※]端数処理のため、各項目の計と合計が一致しない場合がある

(参考)

・他社における加算運賃の設定状況

二侯川 でずみ中央 8.2 8.2			養 養 養 ○ . 6 . 3 . 6	京成成田 新横浜 ~ ~ 東成田 成田空港 新綱島 7.1 8.1 3.6 S.53 5.43 3.85
	≥ # ·		※ 第 ※ 第 ※ 第 ※ 第 ※ 第 ※ 第 ※ 第 ※ 第 ※ 第 ※ 第	新麵島 羽田空港 3.6 3.2
#	いずみ中		羽田砕 3.2	新緬島 羽田空港 3.6 3.2
	.	ω΄	3.2	3. 6 3. 2 R5.3 H10 11
+		ω.	3.2	3. 6 3. 2 R5.3 H10 11
			110 11	R5 3 H10 11
	\$51.4	H10.11 S51.4	II.'0I II	11.0.11
0	6 +11= 2	5 0 6 411 27 2	0 6 1 1157	50 6 和歌
9	7~6 和 7	7 中 6 ~ 2	7 0 1 6 ~ 2	7-046~2
_		86.3%	0.3% 86.3%	3% 86.3%
	9	3% (6 + 13 + 1) (7 + 9 + 1) (8 + 13 + 1) (9 + 13 + 1) (1	70 50 641 70 50 641 7~94 0.3% 86.3%	140 70 50 6和 7~94 78.5% 0.3% 86.3%

州 泉北高速鉄道	b線 泉北高速線	光明池	}	2港 和泉中央	2.2	H7.4	2 0						13.1%
しって九州	宮崎空港線	田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田田	}	宮崎空港	1.4	H8.7	130						52.5%
しR四国	本四備讃線	宇多津	}	児島	18.1	H8.1	110						4 4. 7%
し、民西日本	関西空港線	日根野	₹	関西空港	11.1	H6.6	日根野・りんくうタウン	160	りんくうタウン・関西空港	170	日根野・関西空港	220	2 0 . 1%
して光海道	千歲線	南千歳	}	新千歲空港	2.6	H4.7	2 0						90.4%
阪神	阪神なんば線	西九条	}	大阪難波	3.8	H21.3	4 \$11\$7 60	2 ≠ 1 ~ 90					63.9%
南	空港線	泉佐野	₹	関西空港	8 . 8	9 '9H	3 ‡ロまで 130	4~7 ‡ 180	8~11‡¤ 230				35.1%
	んな線	生駒	₹	学研奈良登美ヶ丘	8.6	H18.3	40	09	1 70	66 대	阳 110	130	8.4%
近鉄	けいはんな線	田当	}	生駒	10.2	S 61.10	3 +11==	4~6 ‡	7~10 ‡0	11~14 ‡0	15~18 ‡ 1110	19 和	26.2%
	鳥羽線	中川忠志	}	鳥羽	13.2	S 45.3	6 キロまで 10	7~12 ‡ 20	13~14 ‡□ 30				50.1%
茶条	区分		新線区間		営業キロ	当初設定時期	現行	加算運賃	<u>E</u>				回収率 (R4 実績)

- 3. 会社の概要について
- 大阪市高速電気軌道株式会社の概要

(1)会社概要

① 設 立 : 2018年4月1日

② 会社名 : 大阪市高速電気軌道株式会社 ③ 代表者 : 代表取締役社長 河井 英明

④ 所在地 : 大阪府大阪市西区九条南1丁目12番地62号

⑤ 資本金及び株主(2023年3月31日現在)

資本金 : 2,500億円

株 主 : 大阪市(100%)

⑥ 主な事業: 軌道法及び鉄道事業法に基づく運輸業

⑦ 社員数 : 5, 028名(2023年4月1日現在)

(2)輸送状況

(2023年3月31日現在)

① 営業範囲 : 1府(大阪府)

② 営業路線数 : 9線(高速電気軌道全8号線、南港ポー

トタウン線)

③ 営業キロ数 : 137.8km

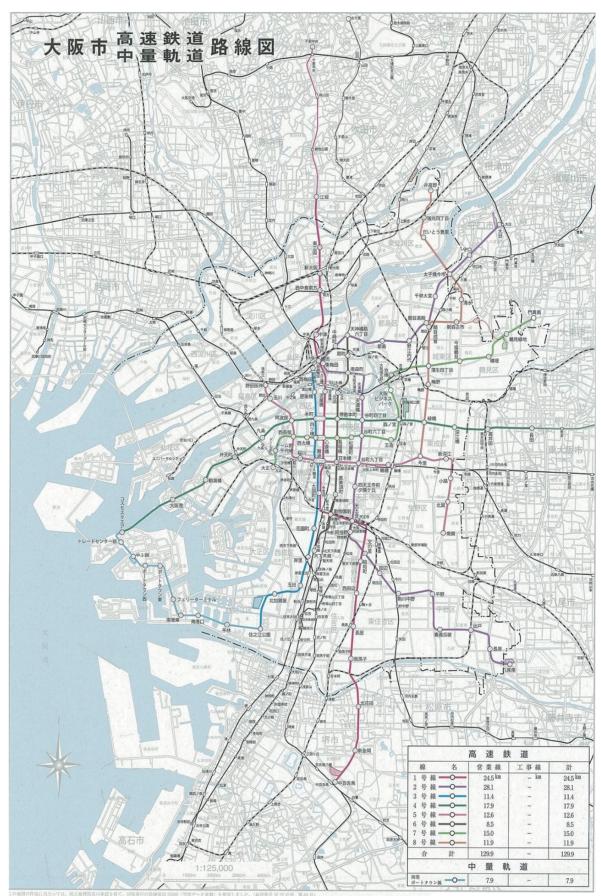
④ 駅 数 : 133駅

⑤ 保有車両数 : 1, 374両

⑥ 輸送実績(2022年度)

輸送人員 : 808,809千人

旅客運輸収入: 131, 168, 890千円



大阪市高速電気軌道株式会社

・株式会社大阪港トランスポートシステムの概要

(1)会社概要

① 設 立 : 1974年7月10日

② 会社名 :株式会社大阪港トランスポートシステム

③ 代表者 :代表取締役 美濃出 宏人

④ 所在地 : 大阪市住之江区南港東4丁目10番108号2階

⑤ 資本金及び株主(2023年3月31日現在)

資本金 : 50億円

株 主 : 大阪市 (70%)

銀行、損害保険会社、大阪ガス(株)、関西電力

(株)等(30%)

⑥ 主な事業:不動産管理事業、鉄道事業

⑦ 社員数 :職員17名(2023年3月31日現在)

(2)主要事業

① 不動産管理事業

- ・大阪南港において公共トラックターミナルなどの各種物流 施設を管理、運営
- ●大阪南港トラックターミナル
- ●大阪区域トラックセンター
- ●大阪南港海上コンテナシャーシプール

② 鉄道事業

- ・第三種鉄道事業者として「南港・港区連絡線」の線路保有
- ・第一種鉄道事業者として「北港テクノポート線」のインフラ外施設整備

<u>(3)沿革</u>

• 1974年 7月 「株式会社南港複合ターミナル」として設立

1975年 5月 トラックターミナル事業免許取得

• 1988年12月 「南港·港区連絡線」鉄道事業免許取

得(大阪港〜トレードセンター前間)、軌道事業特許取得(トレードセンター前〜中ふ頭間)

- 1989年 8月 社名を「株式会社大阪港トランスポートシステム」に変更
- · 1997年12月 「南港·港区連絡線」開業
- ・2000年10月 「北港テクノポート線」鉄道事業許可 取得(コスモスクエア〜新桜島間)
- ・2005年 7月 「南港・港区連絡線」(大阪港〜トレー ドセンター前)の事業形態を第三種鉄 道事業に変更 軌道事業(トレードセンター前〜中ふ 頭間)について、大阪市へ譲渡

