

事案一覧表

鉄道局鉄道事業課
 旅客輸送業務監理室
 平成27年2月5日

申請種別	申請年月日 受付年月日	申請者名	申請内容
鉄道の旅客運賃の上限設定の認可 (鉄道事業再構築実施計画の認定)	平成26年12月26日 平成26年12月26日	四日市あすなろう鉄道(株)	鉄道事業再構築実施計画に基づき、第二種鉄道事業者となる四日市あすなろう鉄道(株)の旅客運賃の上限設定 (地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第25条に基づくみなし認可)
備考	平成27年4月1日開業予定		

四日市あすなろう鉄道(株)の旅客運賃の上限設定に係る
運輸審議会説明資料目次

①内部線・八王子線路線図	P. 1
②内部線・八王子線の路線概要	P. 2
③内部線及び八王子線の鉄道事業再構築事業の概要	P. 3
④鉄道事業再構築実施計画の認定(上限運賃設定)申請について	P. 4
⑤四日市あすなろう鉄道(株)の概要	P. 6
⑥旅客輸送実績及び推定	P. 8
⑦四日市あすなろう鉄道(株) 収入原価表	P. 9

参考資料

- ①地域公共交通活性化・再生法の鉄道事業再構築事業について

内部線・八王子線の路線概要

1. 現鉄道事業者

近畿日本鉄道(第1種鉄道事業者)

2. 営業キロ

内部線(近鉄四日市～内部) 5.7km

八王子線(日永～西日野) 1.3km

3. 輸送実績

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
定期外旅客(千人)	808	801	803	822	818
定期旅客(千人)	2,810	2,838	2,823	2,790	2,776
合計(千人)	3,617	3,639	3,626	3,613	3,594
1日当たり輸送実績(人/日)	9,910	9,970	9,935	9,870	9,846

4. 施設等概要

軌間: 762mm

動力: 電力

車両数 14両(定員50～75名)

6. 所要時分

内部線(近鉄四日市～内部): 約17分

八王子線(日永～西日野): 約2分

※近鉄四日市～西日野は、約8分

7. 内部・八王子線の収支データ

(平成23年度)

営業収入: 246百万円

営業費用: 500百万円

営業損益: ▲255

経常損益: ▲281

《経緯》

○ 明治44年12月: 三重軌道設立(その後三重交通が合併し、三重電気鉄道に事業譲渡)

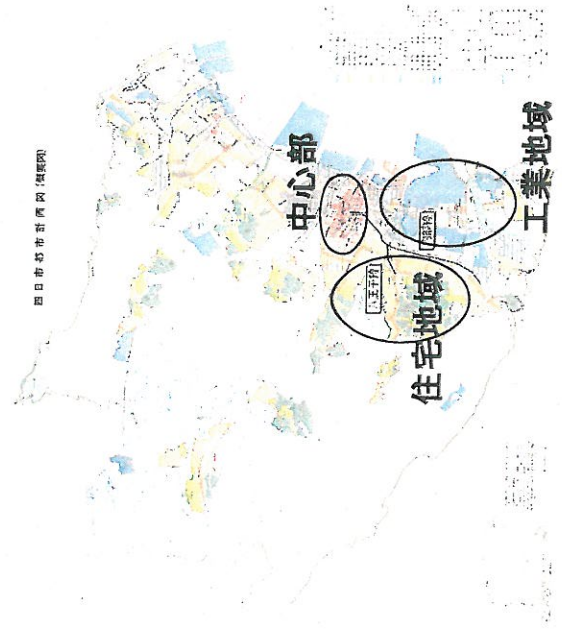
○ 昭和40年 4月: 近畿日本鉄道が三重電気鉄道を合併

○ 平成24年 1月: 近畿日本鉄道から四日市市へ、事業継続が困難である旨通知される。

○ 平成24年 6月: 四日市市議会が内部・八王子線の路線維持の可能性を探るための議論を行うことを目的に「総合交通政策調査特別委員会」を設置。

○ 平成24年10月・12月: 鉄道存続を要望する17万人を超える署名が集まる。

○ 平成25年 5月: 公有民営方式を基本軸に近鉄と交渉を進めることを要望する報告書がまとめられる。



5. 運転本数

近鉄四日市～日永(内部線・八王子線): 150本/日

日永～内部(内部線): 76本

日永～西日野(八王子線): 74本

ワンマン運転

内部線及び八王子線の鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間:平成27年4月～37年3月)

四日市あすなろう鉄道㈱

《第二種鉄道事業者》

運 行

鉄道施設及び車両の
維持管理業務

鉄道用地・
鉄道施設・
車両の
無償貸付

四日市市

《第三種鉄道事業者》

鉄道施設及び車両の
維持管理費用の負担

鉄道施設及び車両保有

鉄道用地
(近鉄から無償貸与)

国

鉄道施設及び車両の
維持管理費用の負担

設備投資・修繕費用
の補助
(費用の1/3補助)

四日市市に対する
財政支援
(設備投資・修繕費用
の1/6補助)

三重県

具体的施策と効果

効果

■計画期間中を通じて第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者が一体となった収支構造を構築し、利用促進策による増収施策と鉄道施設及び車両の計画的な整備を行うことにより、安全・安定した運行を維持。

具体的な施策

■安全で快適な輸送サービスの確保

◇鉄道施設の維持修繕の着実な実施
[10年間:394百万円]

◇鉄道施設の老朽更新等の着実な実施
[10年間:2,072百万円]

■一体となった収支構造の構築

◇四日市あすなろう鉄道に利益が発生すれば、四日市市の基金へ拠出

◇四日市あすなろう鉄道に損失が発生すれば、四日市市が基金等を活用し補填

■四日市市による利用促進・増収策の推進

◇駅前広場の整備による利用促進

・西日野駅、内部駅における駅前広場の整備による利便性向上

◇地域と連携した利用促進

・イベント列車の運行、遠足や社会見学における利用促進 等

■沿線地域と連携した利用促進活動の実施

・駅を発着とするハイキング等による観光客の誘致

・枕木オナー制度の導入

・駅名のネーミングライツの実施

・関連グッズの企画・販売

■その他

◇高校生等による駅の美化活動の実施

◇鉄道の乗り方講習の実施(将菜の利田者登壇)

鉄道事業再構築実施計画の認定(上限運賃設定)申請について (上限運賃を設定する者：四日市あすなろう鉄道(株))

1. 申請者(上限運賃を設定する者)の概要

- 申請者名 四日市あすなろう鉄道株式会社
- 代表者 代表取締役社長 田淵 裕久
- 所在地 三重県四日市市鶉の森1丁目16番11号
- 設立年月日 平成26年3月27日
- 資本金 5,000万円

2. 設定しようとする旅客運賃の上限を適用する路線

- 内部線(あすなろう四日市～内部間) 5.7km
- 八王子線(日永～西日野間) 1.3km

3. 申請理由

四日市市、四日市あすなろう鉄道(株)は、地域公共交通網形成計画に基づき、近畿日本鉄道(株)内部線・八王子線を維持し地域公共交通の活性化及び再生を推進するため、四日市市が第三種鉄道事業者として近畿日本鉄道(株)より鉄道施設等の無償譲渡を受け、また鉄道用地を無償で借り受け、四日市あすなろう鉄道(株)が第二種鉄道事業者として運行を行う事業構造とする鉄道事業再構築実施計画の認定を国土交通大臣に申請した。

この鉄道事業再構築実施計画によると、四日市あすなろう鉄道(株)は、第二種鉄道事業者として運賃設定をする必要があるため、鉄道事業法第16条第1項の認可を受ける必要がある。これについては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第25条に基づくみなし認可となっている。

4. 申請の概要

- 設定運賃
現行の近鉄(内部・八王子線)と比較して、運賃上昇率26.3%

5. 旅客運賃現行・申請一覧表

営業 キロ程 (km)	普通旅客運賃		通勤定期旅客運賃		通学定期旅客運賃	
	現行 (円) (近鉄)	申請 (円)	現行 (円) (近鉄)	申請 (円)	現行 (円) (近鉄)	申請 (円)
1	170	200	4,860	6,800	1,860	2,780
2	170	200	5,490	7,590	2,280	3,380
3	170	200	6,120	8,350	2,710	3,980
4	230	260	6,810	9,040	3,180	4,450
5	230	260	7,380	9,610	3,500	4,770
6	230	260	7,960	10,190	3,810	5,080
割引率			42.7%	38.4%	81.2%	70.1%

6. 主要区間現行・申請運賃比較

○普通旅客運賃

(単位：円)

路線名	区間	営業キロ (km)	現行 (近畿日本鉄道)	申請 (設定)
内部線	あすなろう四日市～ 日永	1.8	170	200
	あすなろう四日市～ 内部	5.7	230	260
八王子線	日永～西日野	1.3	170	200
	あすなろう四日市～ 西日野	3.1	230	260

○定期旅客運賃

(単位：円)

路線名	区間	通勤定期		通学定期	
		現行 (近鉄)	申請 (設定)	現行 (近鉄)	申請 (設定)
内部線	あすなろう四日市～ 日永	5,490	7,590	2,280	3,380
	あすなろう四日市～ 内部	7,960	10,190	3,810	5,080
八王子線	日永～西日野	5,490	7,590	2,280	3,380
	あすなろう四日市～ 西日野	6,810	9,040	3,180	4,450

四日市あすなろう鉄道（株）の概要 （第二種鉄道事業許可申請者）

会社の名称：

四日市あすなろう鉄道株式会社
代表取締役社長 田淵 裕久

会社の所在地：

三重県四日市市 鶉の森1丁目16番11号

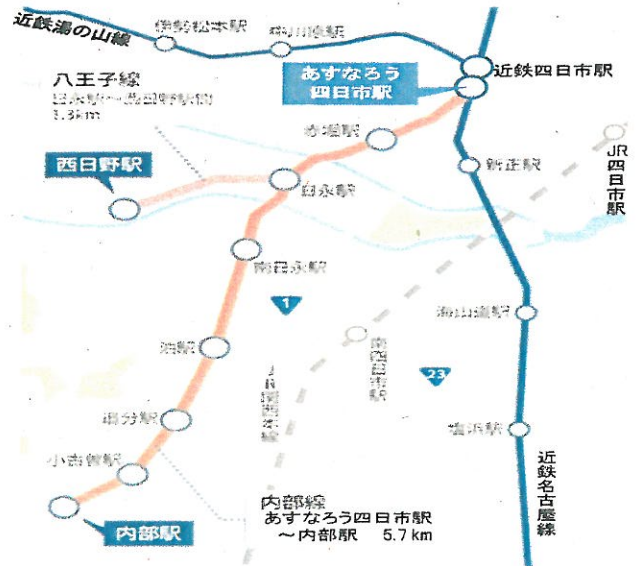
資本金：5,000万円

主な株主：近畿日本鉄道株式会社 75%
四日市市 25%

設立：平成26年3月27日

沿革：

- | | |
|----------|--|
| 明治44年12月 | 三重軌道設立
(その後、三重鉄道に事業譲渡、三重交通が合併、三重電気鉄道へ事業譲渡)
順次 内部線、八王子線開業 |
| 昭和40年4月 | 近畿日本鉄道が三重電気鉄道を合併 |
| 平成24年1月 | 近畿日本鉄道から四日市市に対して、「一定の運営費補助がなければ鉄道という形態での事業継続が困難である。平成25年夏頃を目途に基本的な方向性を打ち出したい」旨の通知がなされる。 |
| 平成25年5月 | 四日市市議会の総合交通政策調査特別委員会から「近鉄内部・八王子線に関して、鉄道としての存続という方向で、近鉄と協議・交渉を行い、その場合の経営形態としては、公有民営方式を基本軸とした上で、市の負担をできる限り最小化するよう、近畿日本鉄道(株)と協議・交渉を進めるよう要望する。」などの報告書が提出される。 |
| 平成25年12月 | 近畿日本鉄道(株)と四日市市との間で内部・八王子線を公有民営方式に転換する内容の「内部・八王子線存続のための事業形態変更に関する確認書」を締結。 |
| 平成26年3月 | 近畿日本鉄道(株)と四日市市が出資した「四日市あすなろう鉄道株式会社」を設立。 |



役員氏名：

代表取締役社長	田淵 裕久 (非常勤)
代表取締役	太田 裕治郎 (常勤：鉄道営業部長)
取締役	福嶋 博 (非常勤)
取締役	伊藤 勝 (非常勤)
監査役	内河 浩二 (非常勤)

四日市市の概要 (三種鉄道事業許可申請者)

名 称：四日市市
四日市市長 田中 俊行

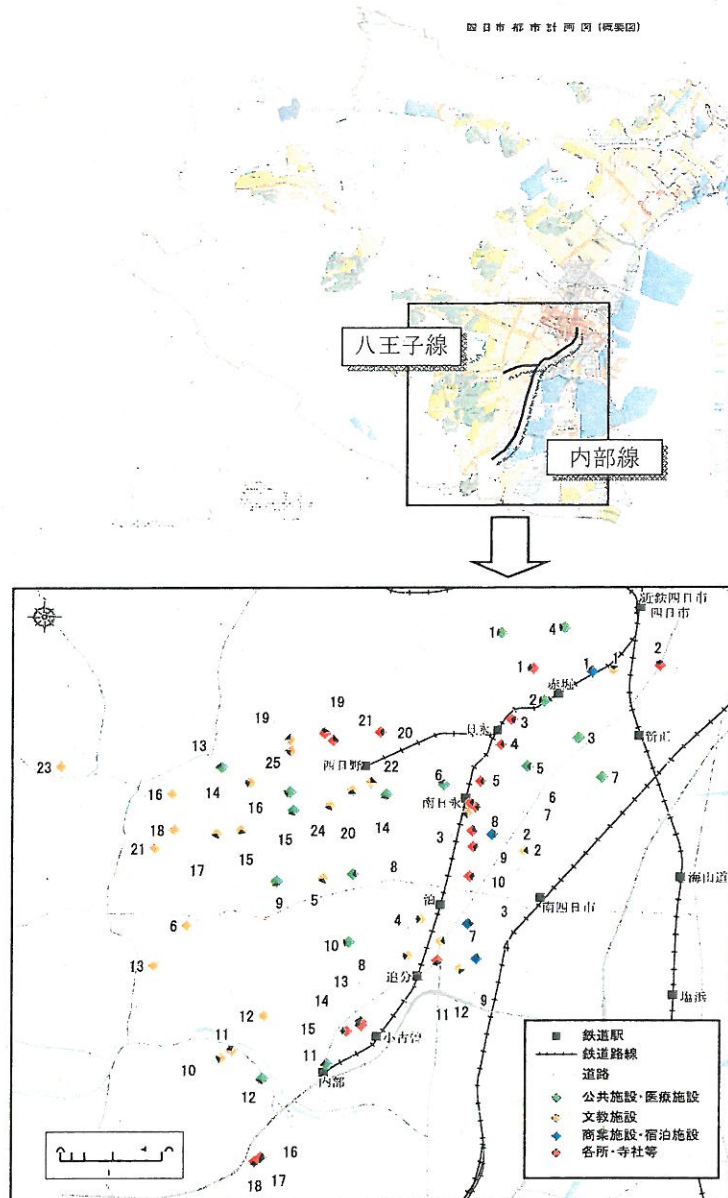
所在地：三重県四日市市諏訪町1番5号

面 積：205.58km²
人 口：312,686人
131,744戸
(平成26年7月1日現在)

財政状況： (単位：千円)

歳入	一般財源	地方税	61,059,837
		地方交付税	2,896,857
		その他	5,660,514
		小 計	69,617,208
歳出	国庫支出金		14,450,096
	地方債		5,376,200
	その他		17,912,027
	合 計		107,355,531
歳入	人件費		16,383,586
	扶助費		22,011,059
	投資的経費		10,191,919
	公債費		12,837,801
	その他		42,998,564
	合 計		104,422,929
経常収支比率(%)			86.3
財政力指数			0.990
公債費比率(%)			10.9

(平成25年度)



概 要：

四日市市は、古くから宿場町や市(いち)のまちとして、また高度経済成長期の臨海部への石油化学コンビナート企業立地を背景に全国有数の工業都市として発展してきた。

また、東西経済圏を結ぶ交通の要衝に位置し、鉄道では南北に近鉄名古屋線、JR関西本線が通っており、そのほか、市内の地方鉄道や鉄道支線として近鉄湯の山線や内部線、八王子線、三岐鉄道三岐線、伊勢鉄道伊勢線などがある。バス交通では、三重交通バスと三岐鉄道バスを中心に鉄道を補完する形で幹線・支線バスの運行がなされている。

四日市市の人口は、312,856人(平成25年度)であり、平成20年度(313,495人)と比較すると微減傾向にある。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口においても、減少傾向が続くものと予想されている。

旅客輸送実績及び推定

(単位:千人)

	平成20年度 実績	平成21年度 実績	平成22年度 実績	平成23年度 実績	平成24年度 実績	平成25年度 実績	平成26年度 見込み	平成27年度 推定	平成28年度 推定	平成29年度 推定
定期外 (下段は前年度比)	848 —	808 95.2%	801 99.2%	803 100.3%	822 102.3%	818 99.5%	815 99.7%	773 94.8%	776 100.4%	773 99.7%
通勤 (下段は前年度比)	1,199 —	1,153 96.2%	1,132 98.2%	1,102 97.3%	1,071 97.2%	1,061 99.1%	1,059 99.8%	906 85.5%	903 99.8%	901 99.8%
通学 (下段は前年度比)	1,690 —	1,657 98.0%	1,706 103.0%	1,721 100.9%	1,719 99.9%	1,715 99.7%	1,699 99.1%	1,391 81.8%	1,375 98.9%	1,360 98.9%
計 (下段は前年度比)	2,889 —	2,810 97.3%	2,838 101.0%	2,823 99.5%	2,790 98.8%	2,776 99.5%	2,759 99.4%	2,296 83.2%	2,279 99.2%	2,262 99.2%
合計 (下段は前年度比)	3,737 —	3,617 96.8%	3,639 100.6%	3,626 99.6%	3,613 99.6%	3,594 99.5%	3,574 99.4%	3,069 85.9%	3,055 99.5%	3,035 99.4%

※端数整理の関係で、計が合わない場合がある。

※「実績」「見込み」は、近畿日本鉄道(株)の数値、「推定」は、四日市あすなろう鉄道(株)の推定値。

(参考)

(単位:人/日)

1日当たり人員	10,210	9,910	9,970	9,935	9,870	9,846	9,792	8,409	8,346	8,316
---------	--------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

四日市あすなろう鉄道(株) 収入原価表

(単位:千円)

科目		年度	25年度	26年度	平 年 度 (申請)			
		実績	実績	推定	27年度推定	28年度推定	29年度推定	平年度合計
収 入	旅客運輸収入	0	0	0	368,388	368,172	366,661	1,103,221
	定期外	0	0	0	164,968	165,788	165,297	496,053
	定期	0	0	0	203,420	202,384	201,364	607,168
	鉄道施設・車両等保守業務受託収入	0	0	0	82,726	82,834	82,949	248,509
	運輸雑収	0	0	0	6,200	5,725	5,525	17,450
	計	0	0	0	457,314	456,731	455,135	1,369,180
	その他営業外収入	0	0	0	10	10	10	30
	合 計(A)	0	0	0	457,324	456,741	455,145	1,369,210
原 価	人件費	0	0	0	257,979	257,979	257,979	773,937
	修繕費	0	0	0	97,133	97,283	97,444	291,860
	経費	0	0	0	100,723	100,067	98,409	299,199
	諸税	0	0	0	50	50	50	150
	減価償却費	0	0	0	0	0	0	0
	計	0	0	0	455,885	455,379	453,882	1,365,146
	鉄道施設等使用料	0	0	0	0	0	0	0
	支払利息	0	0	0	0	0	0	0
	雑支出	0	0	0	1,709	1,709	1,709	5,127
	合 計(B)	0	0	0	457,594	457,088	455,591	1,370,273
差引損益 (A)－(B)		0	0	0	△ 270	△ 347	△ 446	△ 1,063
配当所要額(C)		0	0	0	8,809	8,809	8,809	26,427
再差引損益 (A)－((B)+(C))		0	0	0	△ 9,079	△ 9,156	△ 9,255	△ 27,490
収 支 率	配当前収支率 (A)/(B)×100	-	-	-	99.9%	99.9%	99.9%	99.9%
	配当後収支率 (A)/((B)+(C))×100	-	-	-	98.1%	98.0%	98.0%	98.0%

※配当所要額は、配当金、配当準備金、法人税、都道府県民税、市町村民税、事業税の合計額である。

参考資料

地域公共交通活性化・再生法の鉄道事業再構築事業について

地域公共交通活性化・再生法に基づく鉄軌道の支援制度



国土交通省

交通基本法の基本理念

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

地域公共交通活性化・再生法スキーム概要

協議会

地方公共団体

公共交通事業者

道路管理者

港湾管理者

公安委員会

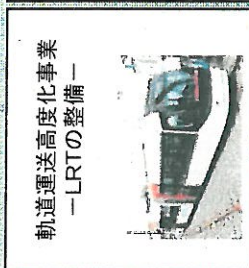
住民

等

地域公共交通網形成計画

地域公共交通特定事業

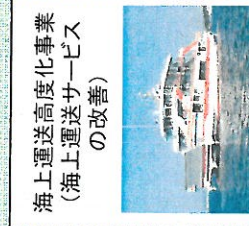
持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生のための計画



軌道運送高度化事業
— LRTの整備 —



道路運送高度化事業
(BRTの整備)
(オムニバスタウンの推進)



海上運送高度化事業
(海上運送サービスの改善)



地域公共交通再編事業
(乗り継ぎの改善)



鉄道事業再構築事業
(地方鉄道の再構築による輸送の維持)



鉄道再生事業
(地方鉄道の再生)

地域公共交通網形成計画に地域公共交通特定事業を定めた場合は、当該事業の実施計画を策定

国土交通大臣による計画の認定 (鉄道再生事業のみ届出)

法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制の導入
- ・LRT車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化等

- ・計画認定による事業許可等のみなし取得
- ・BRTの車両購入費、オムニバスタウン計画に基づく施設整備事業等について自治体助成部分の起債対象化等

- ・計画認定による事業許可等のみなし取得

- ・計画認定による事業計画変更認可等のみなし取得
- ・運行計画を事後届出制に緩和
- ・共通乗車船券に係る一括届出化

- ・計画認定による事業許可等のみなし取得
- ・「公営民営」方式の上下分離について、事業許可基準のうち事業採算性等に係るものを適用しない特例

十 予算、税制特例措置等の総合的パッケージによる支援措置

- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定日の延期等

鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業

- 継続が困難又は困難となるおそれのある旅客鉄道事業を対象
- 地方公共団体等と鉄道事業者が共同で計画を作成し、実施

内容

経営の改善
地方公共団体等の支援

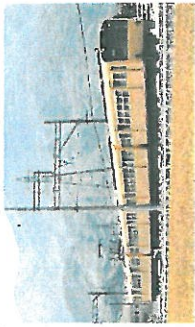
+

事業構造の変更

例：上下分離

目的

当該路線における
輸送の維持



特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けられたものとみなす等の特例
2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離(※)について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例
(※) 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行する者に無償で使用させるもの

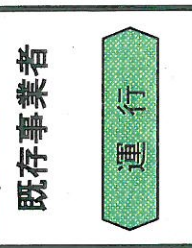
支援措置

鉄道設備整備に対する『地域公共交通確保維持改善事業費補助金』の予算、税制特例等を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

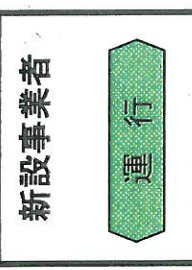
国土交通大臣による計画の認定

事業構造の変更の
実施パターン

若桜鉄道のケース

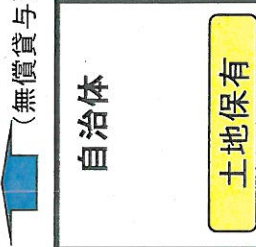
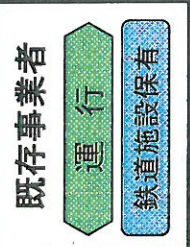


内部・八王子線のケース

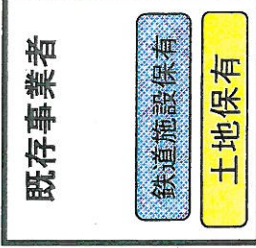
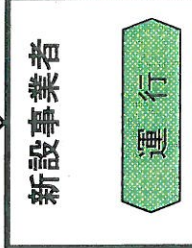


福井鉄道のケース

重要な資産の譲渡の例



北近畿タンゴ鉄道のケース



上下分離の例



事業譲渡の例

