

鉄道事業再構築実施計画の策定について

1. 本市における公共交通施策の位置付け

(1) 四日市市総合計画への位置付け

分野別基本政策4「交通・にぎわい」

基本的政策 No.9「次世代モビリティ・システムの構築を通じた新たなネットワークづくり」

【展開する施策】

- 公共交通ネットワークの維持・再編と公共交通分担率を高める取組
- 鉄道の安全性の強化を図るため、四日市あすなろう鉄道の計画的な更新を進めるとともに、民間鉄道事業者が行う施設更新や老朽化対策等の支援を行うほか、駅施設のバリアフリー化や駅周辺の整備を進め誰もが利用しやすい環境を構築する。

(2) 四日市市都市総合交通戦略への位置付け

- 交通分野における都市像を実現するための戦略の方針
- 戦略1「自由に移動し交流できる公共交通体系づくり」

【取組の考え方】

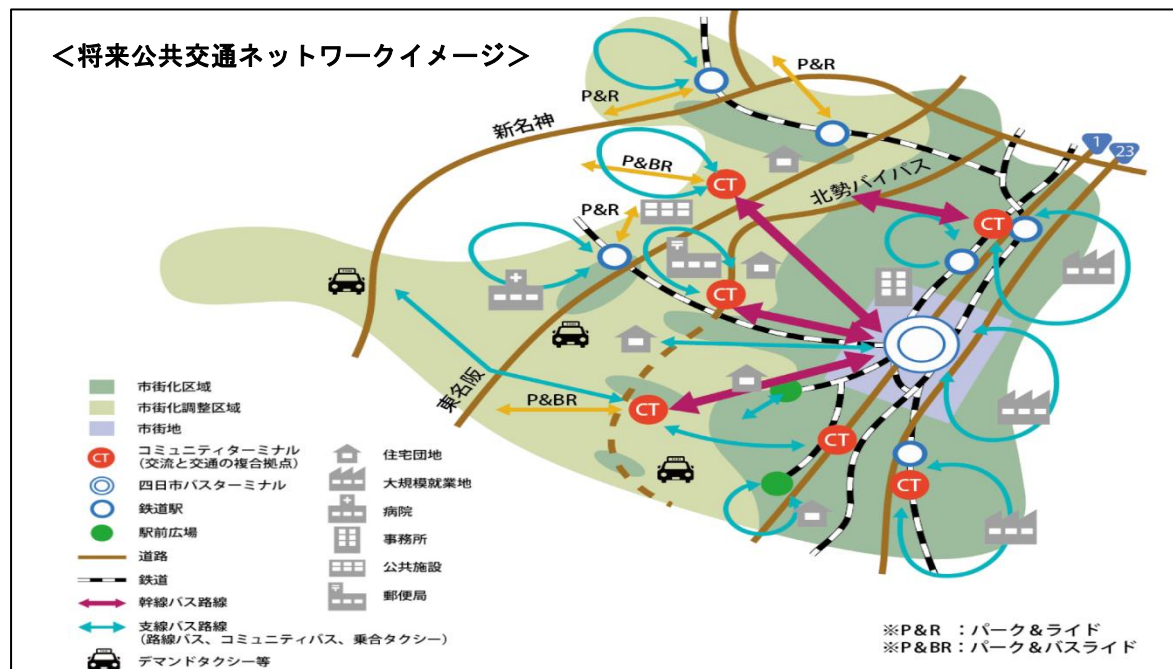
- 鉄道と幹線バスによる基幹公共交通網の形成
- 鉄道輸送では、サービスの維持・向上及び安全性の確保とともに利用の拡大を図り、地方鉄道及び支線の路線維持を図る。

(3) 四日市市地域公共交通計画への位置付け

- 「四日市市都市総合交通戦略」の公共交通に関する部分を反映しながら、ソフト施策を充実させた計画
- 基本方針「便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築」

【施策の概要】

- 公有民営方式での四日市あすなろう鉄道の運行継続
- 四日市あすなろう鉄道における遠足や社会見学などでの利用促進



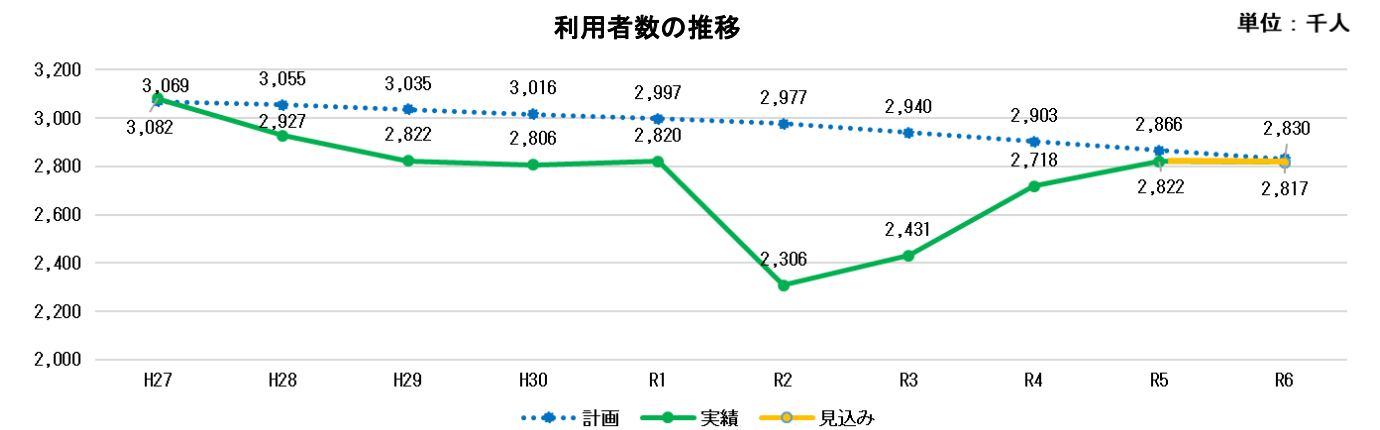
2. これまでのあすなろう鉄道の状況（平成27年度～令和6年度）

- 四日市あすなろう鉄道は平成27年度に公有民営方式※へ移行し運行を開始した。移行にあたって、持続的運行を目標とし、計画期間を10年間とした「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、国土交通大臣の認定を受け、運行を行ってきた。また、同計画を策定することにより、国や県から優先的に補助金の交付を受けてきた。

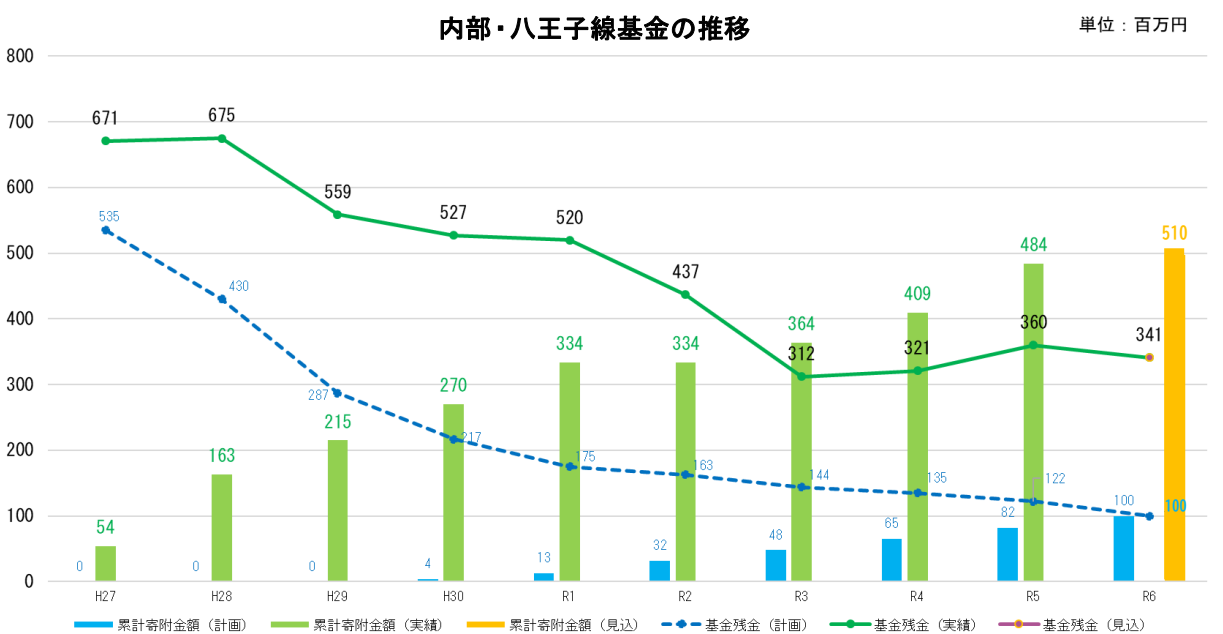
※公有民営方式：第三種鉄道事業者（四日市市）が鉄道施設・車両を所有し、第二種鉄道事業者（四日市あすなろう鉄道（株））が四日市市から無償で借り受け運行を行う方式

(1) 利用者数の推移（平成27年度～令和6年度）

令和元年度から始まった新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度は大きく落ち込んだが、令和3年度以降は回復傾向にあり、令和5年度には計画に近い利用者数まで回復した。



(2) 内部・八王子線基金の推移（平成27年度～令和6年度）

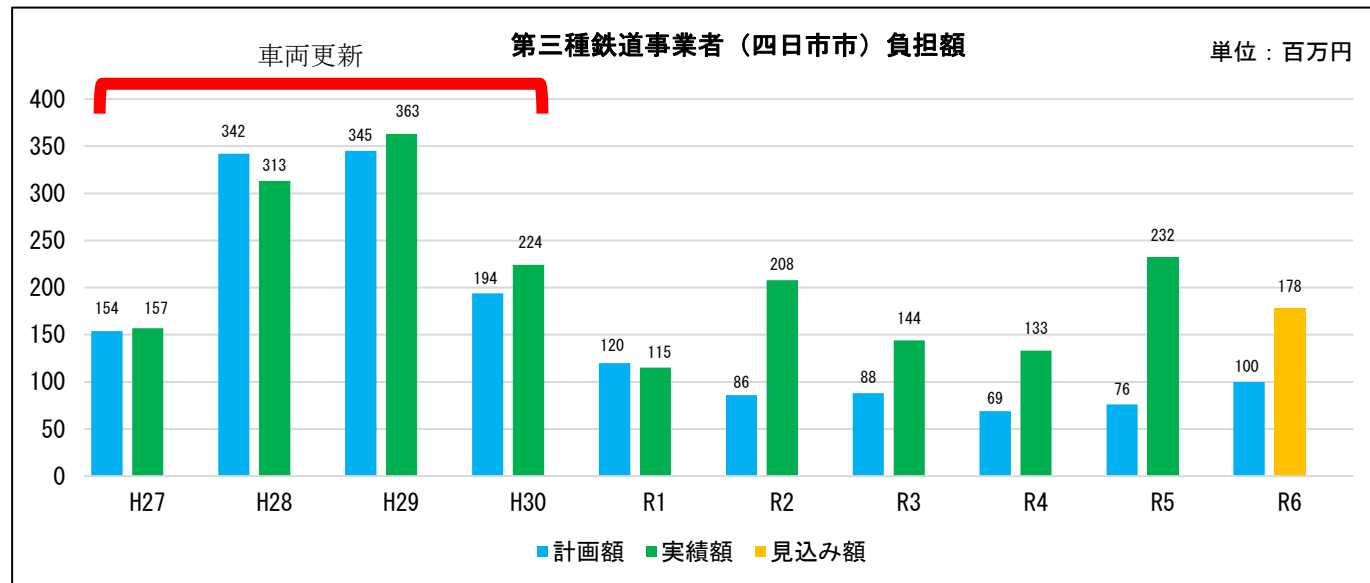


当初計画より、第二種鉄道事業者からの寄附金が多いことから、令和6年度末で341百万円の基金が残る見込みである。

(3) 第三種鉄道事業者の負担額（平成27年度～令和6年度）

①当初計画に基づく主な取組み

- ・車両設備（新造6台・改造8台）
- ・線路設備更新（まくらぎ・道床の更新等）
- ・変電所設備新設
- ・その他（施設・設備の補修関係等）



※第三種鉄道事業者の負担額＝全体事業費－国県補助金－基金取崩し額

(単位：百万円)

平成27年度～令和6年度 (令和6年度は見込)	第三種負担額		累計寄附額	
	計画額	1,574	計画額	100
	実績額	2,067	実績額	510
	差	+493	差	+410

- ・第三種鉄道事業者の負担額について計画額と比較すると実績額は増額となっているが、これは、物価高騰などに加え、利用者の利便性の向上や一層の安全運行を図るために、当初計画にはなかった交通系ICカードシステムの導入や、合成まくらぎの施工等による設備投資によるものであり、概ね計画通りに実施できている。

②第三種鉄道事業者の負担額の実績額と計画額の差が大きい年度について

- ・令和2年度：あすなろう四日市駅ホーム改修を実施（バリアフリー法に基づく）
- ・令和2年度～令和3年度：交通系ICカード委託業務及び工事を実施
- ・令和3年度～令和6年度：合成まくらぎの施工を実施（中部運輸局より通達）
- ・令和4年度：内部車庫設備の公共下水道への接続を実施
- ・令和5年度：踏切監視装置の更新を実施（経年劣化による更新）

(4) これまでの取組みのまとめ

(利用者数の推移)

新型コロナウイルス感染症の影響により大きく落ち込んでいたが、令和5年度には計画に近い利用者数まで回復した。

(内部・八王子線基金の推移)

第二種鉄道事業者からの寄附金が想定より多く、令和6年度末で、当初計画を上回る341百万円の基金が残る見込みである。

(第三種鉄道事業者の負担額)

鉄道事業再構築実施計画に基づき、施設整備を行った。

また、利用者の利便性向上やコロナ禍での非接触型サービスの提供として、交通系ICカードの導入や、地域鉄道等における列車脱線事故防止の通達を受け、安全性の確保を図るため合成まくらぎ設置等の工事を行った。



これまでの10年間で主に沿線住民の重要な移動手段としての役割を果たしている。

(10年間の延べ利用者数2,750万人が利用)

3. 次期鉄道事業再構築実施計画（令和7年度～令和16年度）

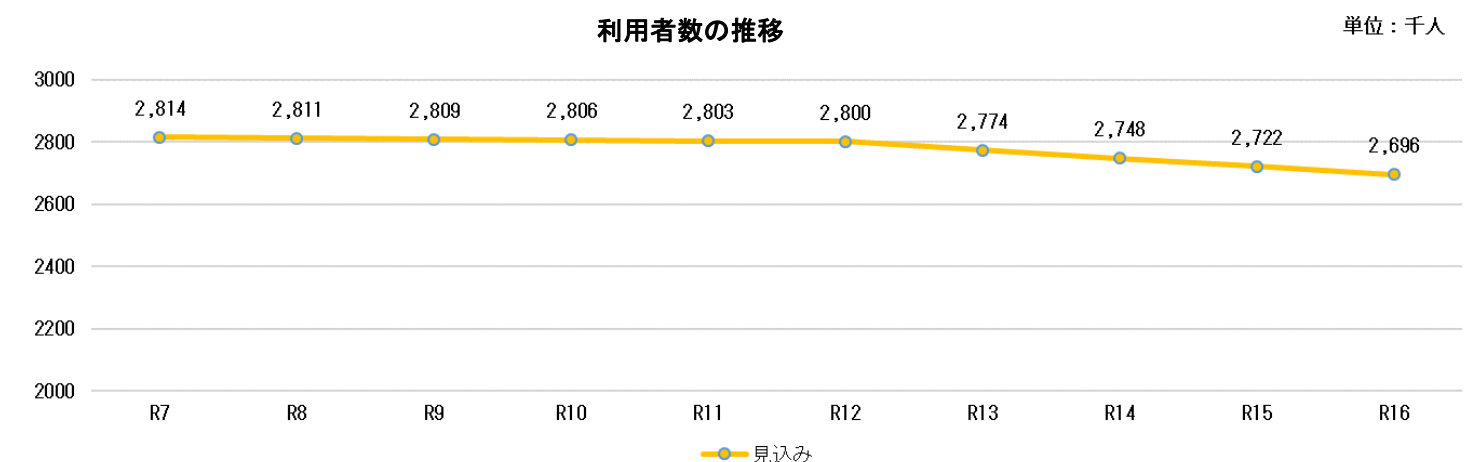
- 四日市あすなろう鉄道はこれまで「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受け運行してきたが、令和7年3月をもって計画期間が終了する。

こうしたことから、サービスの維持・向上及び安全性を確保し路線の維持を図るとともに、優先して補助を受けるため令和7年4月からの10年間を計画期間とした新たな「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、運行を行っていく。

(1) 利用者数の見込み（令和7年度～令和16年度）

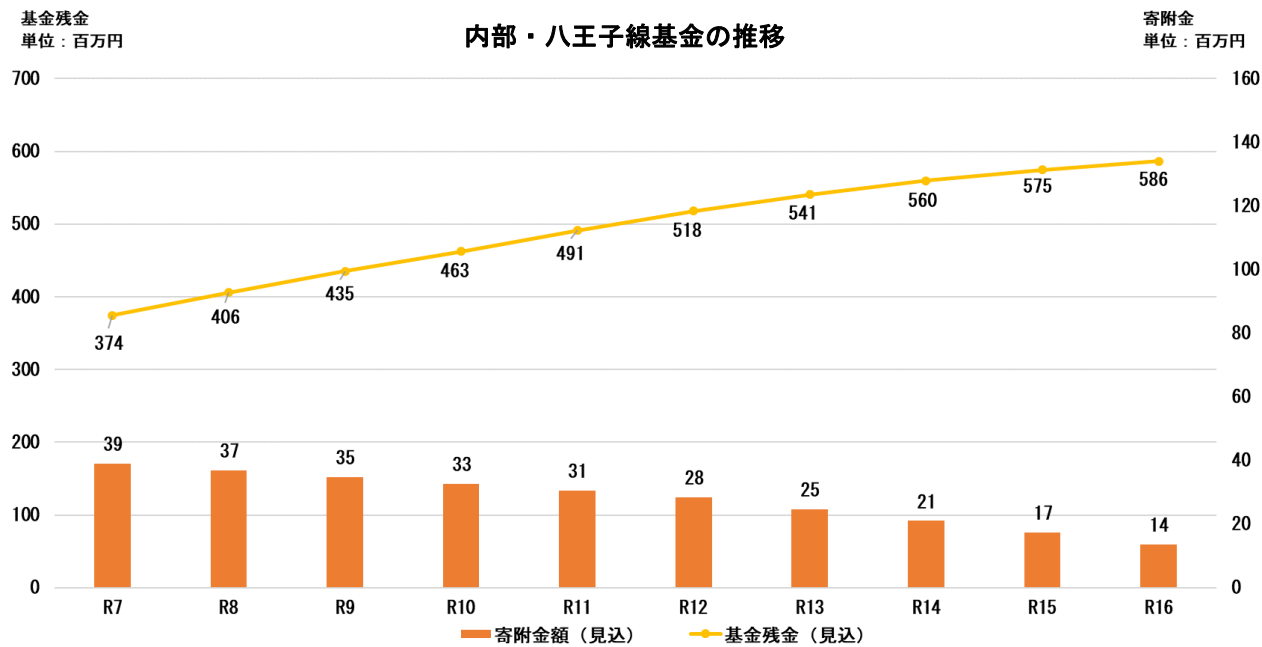
四日市市の将来人口推計を基に、利用者数の推移の算出を行った。

初年度である令和7年度の利用者数の見込みは約2,814千人で、令和16年度には約2,696千人と約4.2%減少する見込みである。



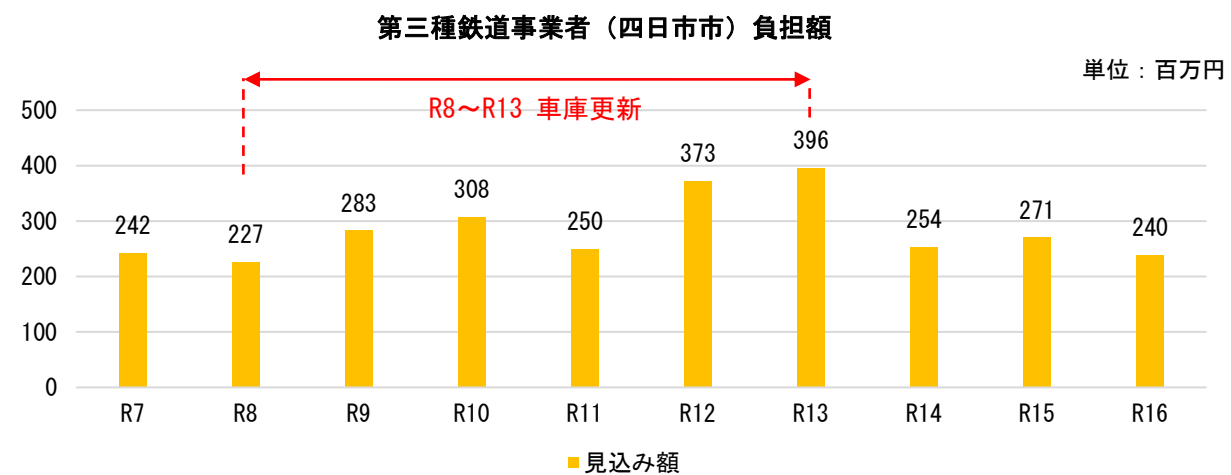
(2) 内部・八王子線基金の見込み（令和7年度～令和16年度）

第二種鉄道事業者からの寄附金と基金残高の見込みを示した図は下記のとおりである。
 10年間の第二種鉄道事業者からの寄附金額の合計は280百万円となり、基金の残金は586百万円となる見込みである。



(3) 第三種鉄道事業者の負担額の見込み

車両検査、線路設備や車庫の更新費等を見込むと10年間における第三種鉄道事業者の負担額は2,844百万円となる。



※第三種鉄道事業者の負担額＝全体事業費－国県補助金－基金取崩し額
 ※補助対象事業費に対して、補助率は国1/3、県1/6を想定

①主な取組み

- ・信号保安、電路設備更新（継電器等）
- ・停車場更新（ホーム改良）
- ・線路設備更新（PCまくらぎの施工、道床更新等）
- ・車庫更新（測量、設計、工事費等）
- ・その他（施設・設備の補修関係等）

(4) 次期鉄道事業再構築実施計画の策定スケジュール

令和6年度内に、「鉄道事業再構築実施計画」の認定を受けるため、8月に法定協議会である「地域公共交通活性化協議会」に「鉄道事業再構築実施計画（案）」と「四日市市地域公共交通計画」の計画期間の延伸等について諮り、意見を伺ったうえで取りまとめを行う。

12月には国土交通大臣へ申請を行い、認定を受ける予定である。

なお、「鉄道事業再構築実施計画」の策定に関連する「四日市市地域公共交通計画」の改定も合わせて行っていく。

<今後のスケジュール>

	R6・8	R6・9	R6・10	R6・11	R6・12	R7・1	R7・2	R7・3
地域公共交通活性化協議会	8/8 ●			■				
意見の反映		■	■	■				
認定申請書提出					■			
審査期間						■	■	
計画の認定								■

※鉄道事業再構築実施計画の計画期間は四日市市地域公共交通計画の計画期間内でなければならない。