

錦川清流線あり方検討 最終報告

1. 錦川清流線あり方検討の主な取組状況について・・・・・・・・・・ P 1
2. 錦川清流線あり方検討報告書について・・・・・・・・・・ P 2
3. 経済（波及）効果及びクロスセクター効果分析を行う目的・・・・ P 5
4. 錦川清流線が運行することにより抑えられている行政経費について（クロスセクター効果分析）・・ P 7
5. 錦川清流線がもたらす経済効果額について・・・・・・・・・・ P12
6. 錦川清流線がもたらす経済波及効果額について・・・・・・・・・・ P16
7. 分析・検証結果・・・・・・・・・・ P17
8. 比較（鉄道存続みなし上下分離⇔全線バス転換）・・・・・・・・ P18
9. 今後の方向性について（方針決定）・・・・・・・・・・ P19

1. 錦川清流線あり方検討の主な取組状況について

これまでの主な取組状況

令和5～6年度 錦川清流線あり方検討報告書作成（とりまとめ）

- ・ 岩国市錦川清流線あり方検討プロジェクトチーム会議（R5-2回、R6-3回 計5回開催）
- ・ 岩国市錦川清流線のあり方について意見を聴く会開催（R5-1回、R6-3回 計4回開催）
- ・ 現状分析
- ・ 錦川清流線利用者アンケート実施
- ・ 錦川清流線沿線住民アンケート実施
- ・ 関係団体ヒアリング など

令和7年度 錦川清流線が運行することによりもたらす効果（検証・分析） （クロスセクター効果分析、経済効果、経済波及効果）

- ・ 第3者による客観的な効果分析（ランドブレイン^{（株）}）
- ・ 岩国市錦川清流線あり方検討プロジェクトチーム会議（計3回（8/7、10/21、12/17） R5～R7計8回開催）

【参考】

プロジェクトチーム

- ・ 副市長（チーフ）
- ・ 総合政策部長
- ・ 市民協働部長
- ・ 福祉部長
- ・ 産業振興部長
- ・ 都市開発部長
- ・ 錦総合支所長
- ・ 美和総合支所長

岩国市錦川清流線のあり方について意見を聴く会

所 属	役 職
山口大学	教授
錦川鉄道株式会社	代表取締役社長
錦川鉄道株式会社	専務取締役
西日本旅客鉄道株式会社	広島支社副支社長
国土交通省中国運輸局鉄道部	地方鉄道再構築推進調整官
山口県観光スポーツ文化部	交通政策課長

2. 錦川清流線あり方検討報告書について

○令和5年度～令和6年度の2か年で、有識者の意見等を踏まえ、4つの案について、今後10年間の収支シミュレーションやメリット・デメリット等を取りまとめた「あり方検討報告書」を作成。

○収支シミュレーションでは、市の実質負担額において、鉄道存続の「みなし上下分離」が最も低い結果となった。 →3ページ

※鉄道存続の場合、過疎債（ソフト）の縮減、基金の枯渇、**合併特例債の終了（R7まで）、過疎計画（R8～R12）への新たな事業登載**により、今後は「みなし上下分離」が最も市の負担が少ない。

○また、収支シミュレーションで最も低い鉄道存続の「みなし上下分離」と「全線バス転換（全線廃線）」をメリット・デメリット等で比較すると、「みなし上下分離」では大量輸送性、定時性、速達性、快適性の維持、ダブルネットワークの維持、交流人口増加が期待されるなど、メリットが多い。
一方で「全線バス転換（全線廃線）」ではデメリットが多い。 →4ページ

○「あり方検討報告書」では、収支シミュレーションやメリット・デメリット等を勘案すると、「みなし上下分離」が最も有利な結果となった。

2. 錦川清流線あり方検討報告書について

収支シミュレーション（R5～R14）

								(千円)	
岩 国 市			現状維持	公有民営上下分離	みなし上下分離	一部バス転換		全線バス転換	
						一部鉄道(北一岩)	一部バス(錦一北)		
	支出	支出 計 A		1,780,190	2,210,701	1,780,190	1,957,928	954,490	1,702,303
		輸送対策補助		151,377		1,204,162	151,377	163,952	235,648
		経営対策補助		1,628,813	475,016	576,028	1,806,551	790,538	740,915
		市初期投資			164,825				567,785
		事業費(下)			1,570,860				157,955
	財源	財源 計		1,780,190	2,210,701	1,780,190	1,957,928	954,490	1,702,303
		国補助 B			316,239				
		県補助 C			50,459				
起債(ソフト)		354,900	354,900	354,900	354,900				
起債(ハード)		143,100	405,200	405,200	143,100	39,300	62,300		
一般財源		1,282,190	1,083,903	1,020,090	1,459,928	915,190	1,640,003		

岩 国 市	(千円)						
		現状維持	公有民営上下分離	みなし上下分離	一部バス転換		全線バス転換
					一部鉄道(北一岩)	一部バス(錦一北)	
	支出額 A	1,780,190	2,210,701	1,780,190	1,957,928	954,490	1,702,303
	国・県補助 B+C	0	366,698	0	0	0	0
	普通交付税措置額	326,800	450,000	450,000	326,800	27,500	43,600
	実質負担額	1,453,390	1,394,003	1,330,190	1,631,128	926,990	1,658,703

※ 錦川清流線あり方検討報告書より

2. 錦川清流線あり方検討報告書について

『みなし上下分離⇔全線バス転換』 メリット・デメリット・懸案事項比較

	みなし上下分離（鉄道存続）	全線バス転換（全線廃線）
メリット	・大量輸送性、定時性、速達性、快適性の維持 ・ダブルネットワークの維持 ・新たな起債充当が可能で、市の負担軽減が見込まれる ・所有権移転費用不要 ・第三種鉄道事業認可不要のため現状の組織と人員で管理可能 ・交流人口増加が期待 ・経常損失の軽減	・バス停の増設が可能 ・バス路線の延伸や経由地追加により、直接目的地へ行くことが可能 ・ノンステップバスの導入でバリアフリー化が向上 ・国交付金が活用可能 ・鉄道インフラへの投資が不要 ・バス停の増設により新たな利用者の確保が期待
デメリット	・バス停の追加に比べ駅増設は困難 ・駅の多くはバリアフリー化されていない ・鉄道運行に必要な鉄道インフラの維持管理や投資等が必要	・運行時間が長くなる（約70分→約100分） ・大量輸送性、定時性、速達性・快適性の低下 ・ダブルネットワークが維持されない ・鉄道インフラ所有権移転費用が必要 ・国等の補助金を受けて整備した施設は経過年数に応じ返還が必要 ・道路を跨ぐ橋りょうや踏切箇所などの安全対策、駅舎や線路周辺の草刈りなどの維持管理費が必要（道路跨ぐ橋りょう55箇所） ・錦川鉄道(株)の社員の雇用の確保 ・交流人口減少の恐れ
懸案事項	・大規模災害により鉄道復旧が困難となった場合にはバス転換となる可能性がある ・収支シミュレーションを行った10年間では、大規模な改修、車両更新等は見込まれていないが、将来的には大規模な改修、車両更新などが必要となる	・バス停によっては駐車場、駐輪場の確保が困難な場合がある ・利用者の減少 ・人口流失の恐れ ・他のバス会社との競合 ・鉄道車両等の処分により再開困難

※ 錦川清流線あり方検討報告書より

3.経済（波及）効果及びクロスセクター効果分析を行う目的

○「あり方検討報告書」の収支シミュレーションは、初期投資をはじめ、移行費用や廃線に伴う必要経費等も含めて検討する必要があったため、それらを含めて試算している。

このため、全線バス転換（全線廃線）では、廃線に伴う補助金の返還金が約4億円、市が引き継ぐ鉄道資産の所有権移転に伴う測量・境界確認経費が約1億6千万円必要なため、鉄道存続より高額となった。

○一方で、初期投資や廃線必要経費等を除く、運行費で比較した場合、全線バス転換（全線廃線）が、最も有利な結果となった鉄道存続の「みなし上下分離」より、年平均約5千万円低いシミュレーション結果となった。→6ページ

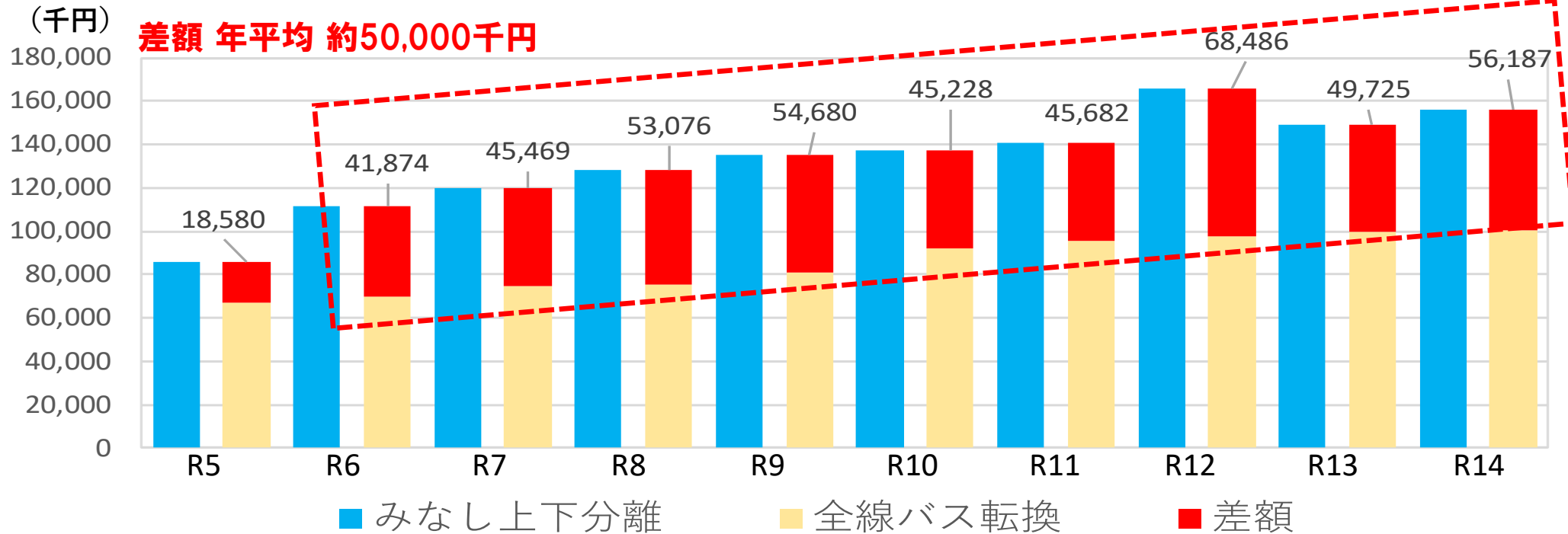
○このため、鉄道を存続させるにあたっては、行政支援（市補助金）の妥当性の検証に加え、市民の皆様にも、錦川清流線が持つ価値を改めて知っていただき、一層の理解を深めていただく必要があると判断。

そこで、錦川清流線がもたらす経済（波及）効果や、運行することにより抑えられている行政経費（多面的効果）について、今年度、分析・検証を行った。

※慎重を期すため、より踏み込んだ多角的な分析を第三者が客観的に実施

3.経済（波及）効果及びクロスセクター効果分析を行う目的

『みなし上下分離⇔全線バス転換』運行費（初期投資等除く） 市実質負担額比較



	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14
みなし上下分離①	85,526	111,573	120,129	128,272	135,282	136,937	140,911	166,045	149,158	156,357
全線バス転換 ②	66,946	69,699	74,660	75,196	80,602	91,709	95,229	97,559	99,433	100,170
差額①－②	18,580	41,874	45,469	53,076	54,680	45,228	45,682	68,486	49,725	56,187

※ 錦川清流線あり方検討報告書より

4. 錦川清流線が運行することにより抑えられている行政経費について（クロスセクター効果分析）

【前提条件】

『地域の移動手段を確保するため、鉄道を廃線した場合でも、**清流線と同じ便数の代替バスを運行する前提で分析を行う。**』

※このため、通常、分野別代替費用の多くを占める、病院や買物、通勤などのバス運行経費やタクシー券の配布経費は想定されず、以下の4つの経費が想定される分析結果となった。

行政経費抑制額（分野別代替費用）※多面的効果 27,200千円/年

分 野 別 項 目		行政経費抑制額 (分野別代替費用)
医療	医療費の増加	700千円
観光	観光バスの運行	8,600千円
財政	土地の価値低下等による税収の減少	8,000千円
教育	スクールバスの運行	9,900千円
合 計		27,200千円

4. 錦川清流線が運行することにより抑えられている行政経費について（クロスセクター効果分析）

医療費の増加（算出根拠）

○鉄道廃線により、外出機会が減少することで健康が損なわれやすくなることによる医療費の増加が考えられる。※全線バス転換により逸走率（減少率）40％程度見込まれるため

医療費の増加額			
＝減少 1 歩当たりの医療費増加額 [円/歩] × 錦川鉄道線利用者が家や目的地から駅まで歩く歩数 [歩/年] × 医療行政負担割合			
＝ 665,048 円			
減少 1 歩当たりの医療費増加額 [円/歩]			
＝	0.061 [円/歩]		
項目	数値	単位	出典
減少 1 歩当たりの医療費増加額	0.061	円/歩	筑波大学久野研究室による新潟県見附市での健康運動教室参加者における運動活動量の歩行量への換算と医療費抑制効果推計値
錦川鉄道線利用者が家や目的地から駅まで歩く歩数[歩/年]			
＝ 錦川清流線年間利用者数 [人/年度] × 錦川清流線利用者が錦川清流線の駅まで歩く距離 [m] ÷ 歩幅 [m]			
＝	27,053,160 [歩/年]		
項目	数値	単位	出典
錦川清流線年間利用者数（R6実績：定期外）	58,587	人	錦川清流線あり方検討報告書（R7年3月：岩国市）
錦川清流線利用者が錦川清流線の駅まで歩く距離	800	m	一般的に「公共交通網の徒歩圏（一般的な徒歩圏）」とされる距離： https://www.mlit.go.jp/common/001189680.pdf
歩幅	0.693	m	国立長寿医療研究センターが発表している「老化に関する長期縦断疫学研究」において示されている 40 歳以上の人の平均の通常歩行歩幅を設定。
錦川清流線廃線による逸走率 （利用者の減少割合）	40	%	錦川清流線あり方検討報告書（R7年3月：岩国市）
医療費行政負担割合 [%]			
＝	40.3 [%]		
項目	数値	単位	出典
医療費行政負担割合	40.3	%	令和4年度財源別国民医療費の概況

4. 錦川清流線が運行することにより抑えられている行政経費について（クロスセクター効果分析）

観光バスの運行（算出根拠）

○鉄道廃線により、錦川清流線という重要な観光資源が無くなるため、新たに錦町駅周辺の観光利用促進の充実を図る必要がある。このため、観光施設への誘客のほか、鉄道を使ったイベントの代わりとなる観光バスの運行が必要と考えられる。

錦町周辺の観光施設利用・イベントなどの観光の充実を図るため、イベント等を絡めた観光バスの運行が必要			
＝貸切バス利用料金 [円/日] × 年間運行日数（全日） [日/年]			
＝ 8,504,417 円			
貸切バス利用料金 [円/日]			
＝貸切バス時間制運賃下限額 [円/時間]（税別） × 消費税 × （運行時間 [時間/日] + 点呼点検時間 [時間/日]） × 貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数			
＝ 70,870 [円/日]			
項目	数値	単位	出典
貸切バス時間制運賃下限額	5,820	円/時間	一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃料金の額の下限值（中国運輸局）。車種は、中型を想定。
消費税	10	%	
運行時間	7	[時間/日]	9時から16時までの7時間を想定。
点呼点検時間	2	[時間/日]	出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、1時間ずつ合計2時間を想定。
貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数	1.23	-	算出ガイドラインをもとに設定。
年間運行日数（土日祝）			
＝ 120 [日]			

4. 錦川清流線が運行することにより抑えられている行政経費について（クロスセクター効果分析）

土地の価値低下等による税収の減少（算出根拠）
○鉄道廃線により、駅周辺の土地の地価が低下することによる税収の減少が想定される。

土地価格の低下等による税収の減少			
＝ 錦川清流線廃止時影響エリア内の土地の固定資産税 [円/年] × 土地の価格低下率 [%]			
＝ 7,903,424 円			
錦川清流線廃止時影響エリア内の土地の固定資産税及び都市計画税 [円/年]			
＝ 岩国市の固定資産税 [千円/年] × 錦川清流線廃止時影響エリア面積 [km ²] / 岩国市内の可住地面積 [km ²]			
＝ 526,894,960 [円/日]			
項目	数値	単位	出典
岩国市の固定資産税	9,024,477,506	円/年	固定資産税：9,024,477,506円(令和6年度決算額)
錦川清流線廃止時影響エリア面積	8.8	km ²	沿線駅から半径800m圏内に所在する居住者が1人以上いる250mメッシュを計算(川西駅・西岩国駅・岩国駅を除く)
岩国市内の可住地面積	150.9	km ²	2020年国勢調査を基にした人口メッシュから居住者が1人以上いる250mメッシュを計算
土地の価格低下率 [%]			
＝ 1.5 [%]			
項目	数値	単位	出典
土地の価格低下率	1.5	%	「土地価格比準表」の地域要因比準表に示された「交通・接近条件」の「最寄駅への接近性」の項目を用いて、算出対象路線が運行されている場合を「やや劣る」、廃止される場合を「劣る」と設定した場合の低下率。

4. 錦川清流線が運行することにより抑えられている行政経費について（クロスセクター効果分析）

スクールバスの運行（算出根拠）

○鉄道廃線により全線バス転換する場合、鉄道と比べ所要時間が約1.5倍になると見込まれており、通学の時間帯の運行が難しいことが予想されるため、現在、錦川清流線を利用して通学している中学校生徒にスクールバスを運行する必要があると考えられる。

スクールバスの運行			
＝貸切バス利用料金 [円/日] × 年間運行日数 [日/年]			
＝ 9,828,192 円			
貸切バス利用料金 [円/日]			
＝貸切バス時間制運賃下限額 [円/時間]（税別） × 消費税 × （運行時間 [時間/日] + 点呼点検時間 [時間/日]） × 貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数			
＝ 49,141 [円/日]			
項目	数値	単位	出典
貸切バス時間制運賃下限額	4,540	円/時間	一般貸切旅客自動車運送事業の変更命令の審査を必要としない運賃料金の額の下限值（中国運輸局）。車種は、コムーター（10人乗り）を想定。
消費税	10	%	
運行時間	4	[時間/日]	登校時間帯の1時間及び下校時間帯の1時間の計2時間 × 2台の4時間
点呼点検時間	4.0	[時間/日]	出庫前及び帰庫後の点呼・点検時間として、1時間ずつ合計2時間 × 2台を想定。
貸切バス運賃のキロ制運賃補正係数	1.23	-	算出ガイドラインをもとに設定。
年間運行日数（公立中学校の平均授業日数）			
＝ 200 [日]			

5. 錦川清流線がもたらす経済効果額について

【経済効果額】 **35,400千円/年**

※経済効果は、錦川清流線が運行することによりもたらす直接的な効果

内 容		影響人数	一人当たり消費単価	経済効果額
錦町周辺イベント		1,898 人	2,100 円	4,000 千円
観光施設	とことこトレイン	1,693 人	600 円	1,100 千円
	にしき産品ステーション	306 人	1,900 円	600 千円
	錦憩の家 SOZU温泉	202 人	1,900 円	400 千円
	清流の郷 深谷峡温泉	80 人	2,800 円	300 千円
錦川清流線観光利用		9,260 人	2,100 円	20,000 千円
錦川清流線イベント時の市内消費額		—	—	4,100 千円
錦川清流線修繕等市内発注額		—	—	4,900 千円
合 計				35,400 千円

①一人当たり消費単価（算出根拠）

	道の駅 ピュアラインにしき	錦憩の家 SOZU温泉	清流の郷 深谷峡温泉	にしき 産品ステーション	美川ムーバレー	平均単価
一人当たり 消費単価	1,300円	1,900円	2,800円	1,900円	2,500円	2,100円

※錦・美川地域の駅周辺観光施設等の消費単価を参考

5. 錦川清流線がもたらす経済効果額について

② 経済効果額について（算出根拠） イベント・観光施設

錦川清流線を利用してイベントに参加された人数 推計値(R6年度実績ベース)

日時	イベント	参加人数	清流線利用者 推計人数
4月6日	にしきりボンマルシェ	200人	100人
4月14日	菜の花フェスティバル	400人	100人
8月3日	川べりマルシェ	300人	60人
7/21-9/23	Y O K A I 列車スタンプラリー	300人	150人
7月22日	わんぱくトレイン	43人	43人
7月27日	夜～あそびフェスタ	600人	100人
7月30日	わんぱくトレイン	45人	45人
8月3日	美川サマーフェスティバル	800人	50人
9月8日	「親子で一日アドベンチャー」（とことこトレイン、らかん高原アクティビティ）	22人	22人
9月15日	にしきりボンマルシェ	200人	60人
10月6日	「親子で一日アドベンチャー」（とことこトレイン、いもほり体験）	51人	51人
10月13日	清流線にしき来い鯉祭り	3,000人	300人
10月20日	錦川清流線少年少女球技大会（育てる会）	106人	106人
10月26日	「親子で一日アドベンチャー」（とことこトレイン、木工体験）	37人	37人
11月17日	にしきふるさとまつり	3,000人	300人
11月29日	We Love清流線再決起式	120人	60人
2月6,7,9	セツブンソウ公開（節分草保存会）	180人	180人
3月2日	にしき本通りフェス3.2	500人	120人
3月15日	岩日北線探検隊	14人	14人
合 計		9,918人	1,898人
一人当たり消費単価			2,100円
経済効果額			4,000千円

とことこトレイン経済効果額(R6年度実績ベース)

利用人員実績（全体）	12,485人	①
運行収入額	7,375,349円	②
一人当たりの消費単価②/①	600円	③
鉄道利用人員（個人）	4,233人	④
清流線廃線による減少率（4割）	40%	⑤
清流線廃線による減少人員④*⑤	1,693人	⑥
影響額【経済効果額】③*⑥	1,100千円	⑦

にしき産品ステーション経済効果額(R6年度実績ベース)

令和6年度来場者数	7,642人	①
令和6年度売上高	13,886,658円	②
一人当たりの消費単価②/①	1,900円	③
清流線を利用して来場される割合	10%	④
清流線を利用して来場される人数①*④	764人	⑤
清流線廃線による減少率（4割）	40%	⑥
清流線廃線による影響（減少）人数⑤*⑥	306人	⑦
影響額【経済効果額】③*⑦	600千円	⑧

5. 錦川清流線がもたらす経済効果額について

③ 経済効果額について（算出根拠） イベント・観光施設・清流線観光利用

錦憩の家 SOZU温泉 経済効果額(R6年度実績ベース)

とことこトレイン利用人員実績（全体）	12,485人	①
とことこトレイン団体利用人員(鉄道利用把握していない)	2,334人	②
とことこトレイン利用人員実績（個人）①－②	10,151人	③
とことこトレイン 鉄道利用人員（個人）	4,233人	④
とことこトレインを利用するSOZU温泉来場者数	1,212人	⑤
SOZU温泉売上高	28,622,898円	⑥
SOZU温泉全来場者数	15,203人	⑦
SOZU温泉一人当たりの消費単価⑥/⑦	1,900円	⑧
清流線からとことこトレイン利用した割合④/③	41.7%	⑨
清流線利用による来場者数⑤×⑨	505人	⑩
清流線廃線による減少率（4割）	40%	⑪
清流線廃線による影響人数⑩×⑪	202人	⑫
影響額【経済効果額】⑧×⑫	400千円	⑬

清流の郷 深谷峡温泉経済効果額(R6年度実績ベース)

令和6年度来場者数	11,353人	①
令和6年度売上高	30,824,026円	②
一人当たりの消費単価②/①	2,800円	③
清流線を利用して来場される人数(錦町駅から送迎バス利用者)	200人	④
清流線廃線による減少率（4割）	40%	⑤
清流線廃線による影響（減少）人数④×⑤	80人	⑥
影響額【経済効果額】③×⑥	300千円	⑦

錦川清流線の観光利用による経済効果額（R6年度実績ベース）

	日数①	利用人数②	総利用者数③ ①×②	③のうち 定期外利用者	観光利用 割合	観光利用推計人数
平日	245日	239人	58,555	43,057	9.1%	3,918人
土日祝	120日	176人	21,120	15,530	34.4%	5,342人
	365日		79,675	58,587		9,260人
				一人当たり消費単価		2,100円
				経済効果額		20,000千円

5. 錦川清流線がもたらす経済効果額について

④ 経済効果額について（算出根拠） 錦川清流線イベント開催時の市内消費額

イベント名	開催回数	延べ参加人数	全体売上①	経費②	経費のうち 市内消費額
清流みはらし列車	12回	348人	1,922,000円	1,143,988円	1,013,348円
車両運転体験	8回	75人	527,000円	92,000円	92,000円
美川ムーバレー 冒険列車	7回	54人	158,900円	90,620円	72,300円
ホテル列車	1回	87人	599,000円	345,140円	84,600円
ハクジャオー トレイン	1回	52人	174,000円	100,540円	85,180円
利き酒列車	9回	406人	3,349,000円	2,337,123円	2,182,843円
薬草観察ツアー	1回	16人	60,800円	31,680円	25,600円
秋の味覚堪能列車	2回	34人	288,600円	203,920円	191,000円
山賊列車	2回	36人	185,500円	107,160円	93,880円
宮島初詣列車	1回	95人	611,950円	459,520円	0円
春休み卒業旅行	1回	22人	49,350円	29,710円	0円
錦川清流線の冬景色 湯けむりの旅	2回	48人	330,000円	210,240円	192,800円
合 計	47回	1,273人	8,256,100円	5,151,641円	4,033,551円

※令和6年度実績ベース

⑤ 経済効果額について（算出根拠） 錦川清流線の修繕等市内発注額

令和6年度実績 **4, 899千円**

6. 錦川清流線がもたらす経済波及効果額について

【経済波及効果額】 **37,000千円/年**

※経済波及効果は、経済効果（直接的な効果）に伴い間接的に広がる効果

（単位：百万円）

（単位：人）

総合結果

1 入力内容 （単位：百万円、率）

需要増加額	35
県内需要増加額 A	29
消費転換率	0.604

（単位：百万円、倍）

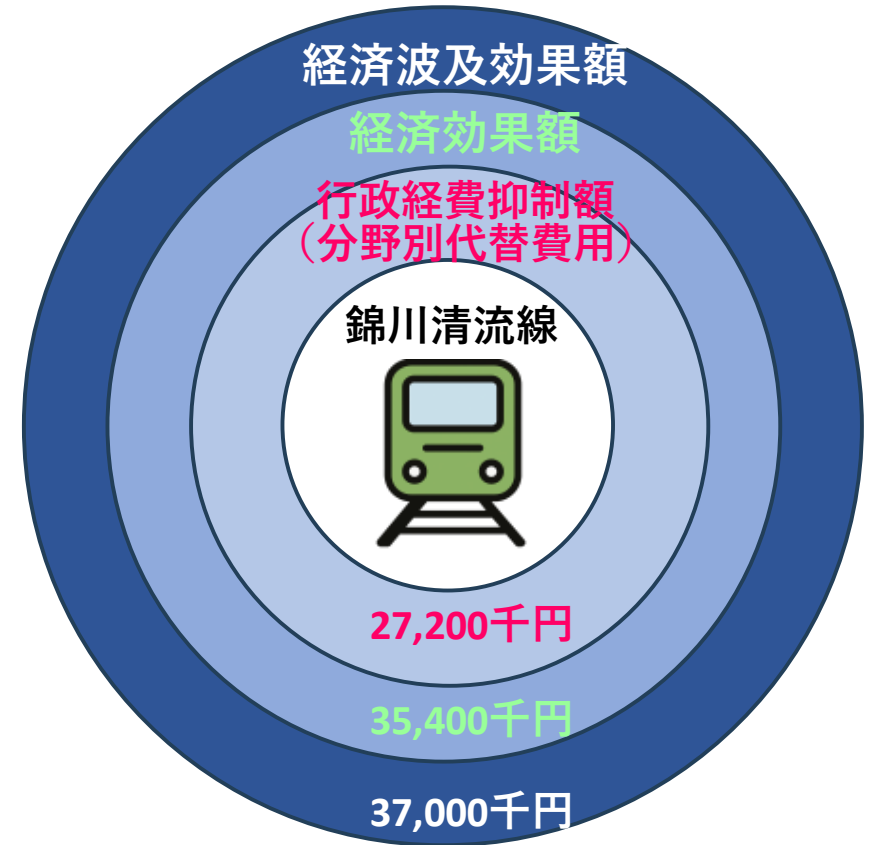
	生産誘発額	粗付加価値誘発額	雇用者所得誘発額
直接効果	29	16	9
第1次間接波及効果	5	2	0
第2次間接波及効果	3	3	0
総合効果 B	37	21	9
波及効果倍率 B / A	1.28		
雇用誘発数（人）	4		

部門名	生産誘発額					雇用誘発数
	直	接	第1次	第2次	合計	
01 農林漁業	0	0	0	0	0	0
06 鉱業	0	0	0	0	0	0
11 飲食品	0	1	0	1	0	0
15 繊維製品	0	0	0	0	0	0
16 パルプ・紙・木製品	0	0	0	0	0	0
20 化学製品	0	0	0	0	0	0
21 石油・石炭製品	0	0	0	0	0	0
22 プラスチック・ゴム製品	0	0	0	0	0	0
25 窯業・土石製品	0	0	0	0	0	0
26 鉄鋼	0	0	0	0	0	0
27 非鉄金属	0	0	0	0	0	0
28 金属製品	0	0	0	0	0	0
29 はん用機械	0	0	0	0	0	0
30 生産用機械	0	0	0	0	0	0
31 業務用機械	0	0	0	0	0	0
32 電子部品	0	0	0	0	0	0
33 電気機械	0	0	0	0	0	0
34 情報通信機器	0	0	0	0	0	0
35 輸送機械	0	0	0	0	0	0
39 その他の製造工業製品	0	0	0	0	0	0
41 建設	5	0	0	5	0	0
46 電力・ガス・熱供給	0	1	0	1	0	0
47 水道	0	0	0	0	0	0
48 廃棄物処理	0	0	0	0	0	0
51 商業	0	1	1	2	0	0
53 金融・保険	0	0	0	0	0	0
55 不動産	0	0	1	1	0	0
57 運輸・郵便	0	1	0	1	0	0
59 情報通信	0	0	0	0	0	0
61 公務	0	0	0	0	0	0
63 教育・研究	0	0	0	0	0	0
64 医療・福祉	0	0	0	0	0	0
65 他に分類されない会員制団体	0	0	0	0	0	0
66 対事業所サービス	0	1	0	1	0	0
67 対個人サービス	24	0	1	25	4	4
68 事務用品	0	0	0	0	0	0
69 分類不明	0	0	0	0	0	0
合計	29	5	3	37	4	4

※山口県作成の産業連関表をもとに推計

7.分析・検証結果

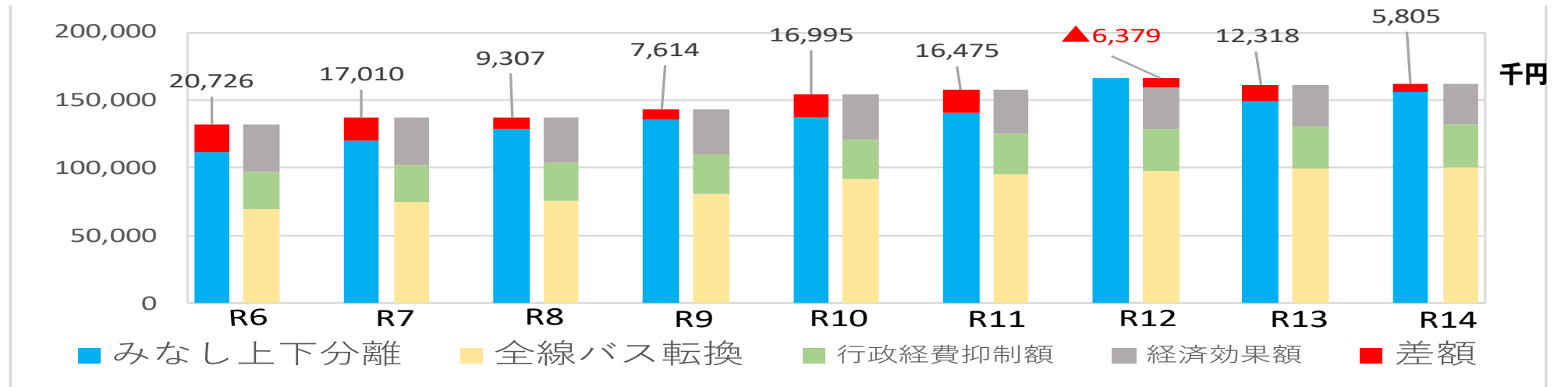
項 目	分析額 (効果額)
行政経費抑制額 (分野別代替費用)	27,200千円
経済効果額	35,400千円
経済波及効果額	37,000千円
合 計	99,600千円



錦川清流線が運行することによりもたらす効果は約 1 億円/年

8.比較（鉄道存続みなし上下分離⇔全線バス転換）

みなし上下分離（行政経費抑制額及び経済効果額を除く）⇔全線バス転換 運行費比較



	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	千円
みなし上下分離A	111,573	120,129	128,272	135,282	136,937	140,911	166,045	149,158	156,357	
行政経費抑制額B	27,200	27,744	28,299	28,865	29,442	30,031	30,632	31,245	31,870	
経済効果額C	35,400	34,735	34,084	33,429	32,781	32,126	31,475	30,798	30,122	
みなし上下分離① (A-B-C)	48,973	57,650	65,889	72,988	74,714	78,754	103,938	87,115	94,365	
全線バス転換②	69,699	74,660	75,196	80,602	91,709	95,229	97,559	99,433	100,170	
差額①-②	▲20,726	▲17,010	▲9,307	▲7,614	▲16,995	▲16,475	▲6,379	▲12,318	▲5,805	

※行政経費抑制額は物価上昇率年2%、経済効果額は「あり方検討報告書」の人口減少率を反映

上記の結果、鉄道を存続させた場合、行政支援（市補助金）は妥当と思われる。

9. 今後の方向性について（方針決定）

収支シミュレーションやクロスセクター効果分析による行政経費抑制額、経済効果額などの定量的な視点とメリット・デメリットなどの数値化できない定性的な視点の両視点を総合的に勘案し、今後（R8年度～）の方向性（方針）については、『**みなし上下分離方式**』による**鉄道存続**とする。

ただし、今後の利用実績、沿線人口の状況等も見極めていく必要があるため、**10年後（令和17年度）を目途に、改めて、あり方を検討**する。

【今後の方向性】

『**みなし上下分離方式**』による**鉄道存続**（R8年度～）

ただし、10年後（令和17年度）を目途に、改めてあり方を検討

9. 今後の方向性について（方針決定）

【参考：みなし上下分離とは】

○「公有民営上下分離」は、自治体に所有権を移転して鉄道インフラ資産を所有するが、「**みなし上下分離**」では、鉄道インフラ資産は錦川鉄道(株)が保有したまま下の部分（線路・電路、車両、駅など）をお金の面で岩国市が支える。実際には、引き続き、錦川鉄道(株)が上下の両方を行うが、会計上の手続きのみで分けていく仕組みのこと。

○「**みなし上下分離**」のメリットとしては、下の部分を市が負担することで、**有利な地方債が充当**できること。

※鉄道存続で比較

現状維持	公有民営上下分離	みなし上下分離
・ 経常損失額に充当可能な過疎債ソフトの縮減（151,700千円→R9以降35,000千円） ・ 他に財源がない	・ 所有権移転経費が発生 ・ 所有権移転に伴い、膨大な事務量が発生 ・ 市が実施主体となり鉄道インフラを維持管理していく	・ 有利な地方債の充当が可能 ・ 会計上分けるだけ

○ただし、「**みなし上下分離**」により、上下を分けた場合でも、上の部分（運行）は赤字となる見込みのため、岩国市が補填していく必要がある。

9.今後の方向性について（方針決定）

【参考：みなし上下分離 変更点】

利用者（市民）	現状と変更なし
市	予算の補助金配分額の変更のみ
錦川鉄道(株)	新たに上下に分けた決算参考資料作成