

錦川清流線あり方検討 最終報告 概要

【あり方検討の目的・背景】

- 錦川清流線は玖北地域と市街地を結ぶ沿線住民の皆様方にとって大切な移動手段であるが、沿線人口の減少や少子高齢化、車社会の進展などに伴い、利用者は最も多かった昭和 63 年度に比べ令和 5 年度では 78%の減少率となっている。
- こうした利用者の減少は、運賃収入の減少につながっており、それに加え、鉄道インフラの老朽化（60 年以上経過）に伴う修繕や更新に多額の費用が必要となるなど、近年は毎年 1 億円を超える赤字が続いている状況。
- また、赤字額を補填している市補助金については、その財源となる過疎対策事業債（ソフト）の発行限度額の減少や基金も残り少なくなっていることから、今後、さらに多くの一般財源（税金）を投入せざる得ない状況となっているため、今後の錦川清流線のあり方を検討したもの。

【今後の方向性】

- 令和 5 年度から令和 7 年度までの 3 か年にわたり、今後 10 年間の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で分析・検討をした。
- これらの結果を総合的に勘案し、令和 8 年度からの方向性については、今後の市の財政負担の軽減を最も見込むことができる「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。

【令和 5 ～ 6 年度の分析・検証】

- 令和 5 年度～令和 6 年度の 2 か年では、有識者の知見を踏まえ、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・デメリットなどを「錦川清流線あり方検討報告書」として整理した。
- 収支シミュレーションの結果、市の実質負担額が最も低いのは、鉄道を存続させる「みなし上下分離方式」となった。
- また、メリット・デメリットなどでは、収支シミュレーションで市の実質負担額が最も低い鉄道存続の「みなし上下分離方式」と「全線バス転換（全線廃線）」

を比較すると、「みなし上下分離方式」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、交流人口の増加など多くのメリットがある一方、「全線バス転換（全線廃線）」ではデメリットが多い。

- これらのことから、「錦川清流線あり方検討報告書」では、鉄道存続の「みなし上下分離方式」が最も有利な結果となった。
- しかしながら、「錦川清流線あり方検討報告書」の収支シミュレーションで示した「全線バス転換（全線廃線）」が高額となった理由は、バス転換に必要な初期投資に加え、国などの補助金で整備した鉄道施設の廃線に伴う返還金が約4億円、さらに市が引き継ぐ鉄道資産の所有権移転に伴う測量・境界確認費用が約1億6千万円必要となるためである。
- 一方、初期投資を除く運行費で比較すると、この度採用する「みなし上下分離方式」による「鉄道存続」より、「全線バス転換（全線廃線）」のほうが年間、約5千万円低い。

【今年度（令和7年度）の分析・検証結果】

- 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した。そこで、今年度（令和7年度）は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、第三者機関による、より踏み込んだ分析・検証を客観的に行ったところである。
- 分析・検証の結果については、次のとおりとなった。

①クロスセクター効果分析による行政経費抑制額（分野別代替費用）

27,200 千円/年

※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

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、錦川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ったことから、4項目のみ該当。

通常は、病院や買い物、通勤、通学などのバスの運行経費やタクシー券の配布などの経費の発生が見込まれるが、代替交通としてバスを運行する前提のため、そういった経費はバス運行により見込まれない結果となった。

※この分析は、「錦川清流線あり方検討報告書」で検討した内容との整合を図ったもの。

②経済効果額 35,400 千円/年

※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

③経済波及効果額 37,000 千円/年

※経済効果（直接的な効果）に伴い間接的に広がる効果

上記の結果、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

以上の分析・検証結果から、鉄道の存続について、行政支援（補助金）は妥当であると判断した。

こうした財政面での分析に加え、鉄道があることで生まれる地域の魅力、観光資源としての価値、鉄道ならではのメリット、そして、交通手段としての役割などを総合的に勘案し、この度の結論を導き出した。