

【報告1】 錦川清流線の今後の方向性について

あり方検討 の背景	<ul style="list-style-type: none">○玖北地域と岩国市街地をつなぐ重要な交通手段であるが、利用者は78%減少（S63→R5）○利用者の減少に伴う運賃収入の減少や老朽化したインフラの更新・修繕費用の増加など、毎年1億円超の赤字が発生している。
分析・検討 方向性決定	<p>4案で検討</p> <ul style="list-style-type: none">①現状維持②上下分離方式（公有民営上下分離、みなし上下分離）③一部バス転換（錦町駅～北河内駅間）④全線バス転換 <ul style="list-style-type: none">○収支シミュレーション、メリット、デメリットを比較。○更に、鉄道存続により経済効果や行政経費の抑制など、もたらす効果は年間約1億円。○これらを踏まえ、総合的に勘案した結果、「みなし上下分離方式」による鉄道存続とした。○ただし、インフラ施設の老朽化をはじめ、今後の利用実績、沿線人口の状況を見極める必要があるため10年後を目途に改めてあり方を検討する。
地域への 経済効果等	<ul style="list-style-type: none">○鉄道存続により経済効果や行政経費の抑制など、もたらす効果は年間約1億円。
今後の対応	<ul style="list-style-type: none">○一層の利用促進を図るとともに、新たな財源確保（例：鉄道再構築実施計画による国交付金の活用など）にも努めていく。

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

		(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

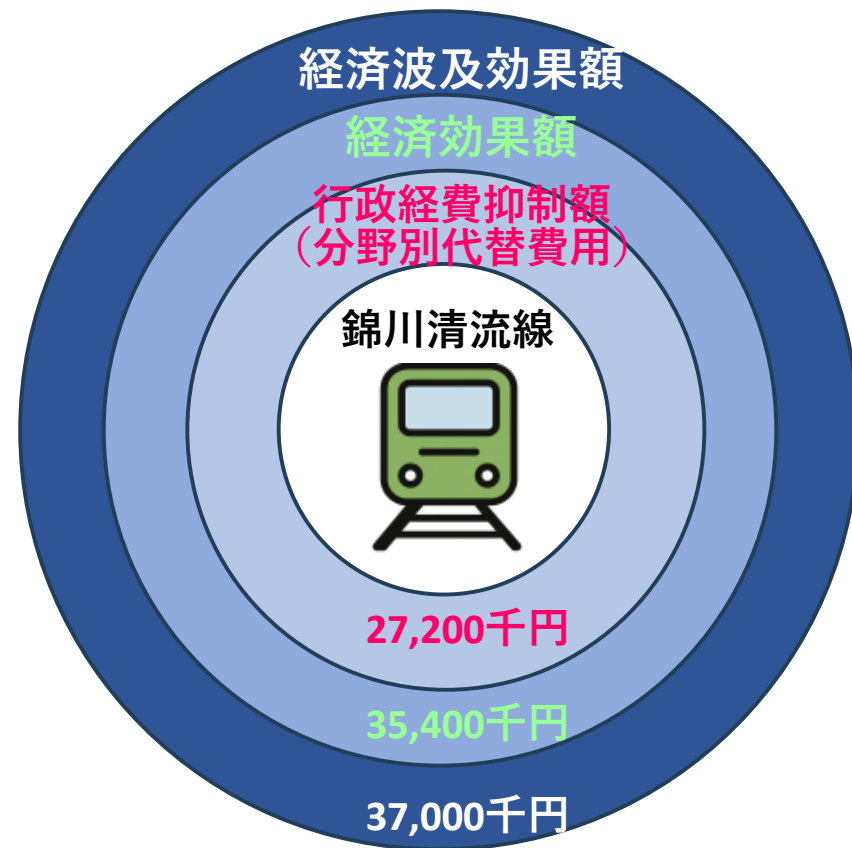
『みなし上下分離⇔全線バス転換』 メリット・デメリット・懸案事項比較

	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 	<ul style="list-style-type: none"> ・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

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