

第1回岩国市錦川清流線のあり方について意見を聴く会 議事概要

1 日 時 令和5年7月25日（火）10:00～12:05

2 場 所 本庁特別会議室

3 出席者

（委員）

山口大学

教授 榊原 弘之（座長）

錦川鉄道(株)

代表取締役社長 廣田 幹

錦川鉄道(株)

専務取締役 松本 康夫

西日本旅客鉄道(株)

広島支社地域交通課長 木村 善栄

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 遠北 俊貴

山口県観光スポーツ文化部

交通政策課長 渡邊 昭博

（事務局）

岩国市総合政策部交通政策課

課長 中田 誠

岩国市総合政策部交通政策課交通政策班

班長 吉岡 直

岩国市総合政策部交通政策課交通政策班

主事 廣中 誠

（一財）地域公共交通総合研究所

専務理事 町田 敏章

（一財）地域公共交通総合研究所

アドバイザーボード委員 土井 勉

（株）バイタルリード広島支店

総合計画部長 西村 智明

4 議 事

- (1) 錦川鉄道株式会社・錦川清流線の概要について
- (2) 錦川清流線あり方検討に関する市の考えについて
- (3) 今後のスケジュールについて
- (4) その他

5 会議の内容（議事要旨）

【交通政策課長挨拶】

- 「岩国市錦川清流線のあり方について意見を聴く会」は、市職員で構成した「岩国市錦川清流線あり方検討」プロジェクトチームにおいて、錦川鉄道の将来のあり方について検討するに当たり、専門的見地から意見や助言を頂くために開催するもの。
- 前提を設けず、様々な方向性から、意見や助言をいただきたい。

【座長挨拶】

- 県内各地の公共交通会議の座長等をしていて、県内JRの路線等で鉄道のあり方について問題となっているので、こちらについても議論が必要という事で携わっている。
- あり方検討の最終的な決定は岩国市のほうでされるものと理解しているが、意見を聴

く会は、そこに向けての判断材料、論点を提供する役割となるので、各立場から忌憚のない意見をいただきたい。

【議事 1 錦川鉄道株式会社・錦川清流線の概要について】

（錦川鉄道株）

- 会社の所在地は岩国市錦町広瀬、終点錦町駅に本社を構えている。
- 会社設立は昭和62年4月1日で、同年7月25日から営業を開始し、本日36年周年を迎えた。
- 資本は2,400株、資本金は1億円で、自治体が約62%、民間が約38%保有している。
- 錦川鉄道の前身は国鉄岩日線だが、国鉄再建法により工事が中断され、昭和62年から第三セクター鉄道になったという背景がある。
- 輸送の状況については、川西駅から錦町駅までの32.7kmになり、駅は13駅、終点錦町以外は全て無人駅となっている。
- JR線については、全列車直通運転という形で、川西駅から岩国駅間の5.6kmは錦川清流線の車両をJR列車として直通運転をおこなっている。
- 車両はNT3000型を4両、キハ40型1両の合計5両で、通常の定期運行につきましてはNT3000型、イベントなどで使う列車はキハ40型という形で使い分けを行っており、列車本数は全区間を全列車運行し上り、下りとも10本。

【議事 2 錦川清流線あり方検討に関する市の考えについて】

（事務局）

- 錦川清流線は玖北地域と市街地を結ぶ唯一の公共交通機関であり、地域にとって大切な移動手段であるとともに、観光面においても大きな役割を果たしている。
- 人口減少や少子高齢化に伴い、利用者数は開業翌年度の昭和63年度には約58万人の利用があったが、令和4年度には約13万人に減少しており、利用者の減少に伴い旅客運輸収入についても減少し、昭和63年度には約179百万円の収入があったが、令和4年度には約38百万円に減少し厳しい状況となっている。
- 施設や設備についても、旧国鉄岩日線の開業から60年以上が経過していることから老朽化が著しく、修繕や更新に多額の費用が必要となっている。
- 錦川清流線を取り巻く環境は、非常に厳しい状況となっていることから、錦川清流線の将来のあり方について、検討を始めることとした。
- 錦川清流線あり方検討は、令和5年度から令和6年度の2か年で、「廃線ありき」といったものではなく様々な方向性からニュートラルな立場で、利用される方が取り残されないような形で進めていきたい。
- あり方検討では、結論を出すのではなく、評価、順位をつけた5案程度のあり方案を作成する事としている。

【議事3 今後のスケジュールについて】

(事務局)

- 岩国市錦川清流線あり方検討プロジェクトチーム会議は年3回、岩国市錦川清流線のあり方について意見を聴く会は年2回を予定している。
- 次回は、令和6年1月頃の開催を予定しているが、検討を進めていく中、必要があれば個別にお問い合わせさせていただきたい。

【議事4 その他】

(委員からの意見や助言)

(1) 自家用車での移動から錦川清流線での移動へ切り替えてもらう取り組みについて

- 利用者の距離や時間などそれぞれに理由があるため決め手は無い。
- パークアンドライドを活用してもらうためにはそれ以外にもう一つ利用者にメリットが必要となる。
- 芸備線には「バス&レールどっちも割きっぷ」があり、お得に乗車できるようになっている。

(2) 鉄道の利用促進事業を行い、効果が持続した取り組み例について

- イベントやスタンプラリー等を行っているが、持続性や効果の評価は分からない。
- 芸備線のある新見市では駅までの乗合タクシーを導入し公共交通の利用が増えた。

(3) 観光利用で鉄道の経営が持ち直した例について

- 京都の嵯峨野観光鉄道では「トロッコ列車」を運行し、インバウンド効果もあり多数利用していたが、新型コロナウイルスの影響を受けた。
- 南阿蘇鉄道では熊本地震の前はトロッコ列車の収入の重みがかなりの大きかった。
- 鉄道自体がコンテンツになり、他と連携するくらい持って行かないと観光で持ち直すという事は難しい。

(4) イベントや観光コンテンツの作成等で恒常的な鉄道の利用者増を見込めるものについて

- 副業やヒット商品等で魅力UPを図り、波及効果を期待する。
美川ムーバレーへの接続性を向上、駅へレンタサイクルの整備、ワーケーション活動など。
- 中国地方には人が来ているが宿泊せず、あちこち回って宿泊する際には出て行ってしまいうので、消費額が少なくなってしまう。
全体として滞在させる手法を考えていく必要がある。
- 一過性のイベントではだめ、インバウンドを定着させることで、恒常的な利用にも繋がる。メディアの紹介があれば利用者増を見込める可能性がある。

(5) 錦川清流線をバス転換した場合の岩徳線への影響について

- 川西駅～岩国駅間の混雑化が考えられる。
- 鉄道のネットワークの欠損で利便性が悪くなる事も考えられるので、いかに対策を行っていくか考える必要がある。
- 代替バスがきちんと運行されればあまり問題無いのでは。

- 鉄道とバスとでは運べる量が違うため考慮する必要がある。
- 乗り継ぎが上手くいかないと駅で長時間待つようになるので、考えていく必要がある。
- 通学利用が多いので、利用の推移を見極め、通学のための交通手段は守っていく必要がある。

(6) 錦川清流線をバス転換した場合、並走する道路（国道187号）への影響について

- 国道187号では大型車の離合時には停車しないといけない箇所が何か所がある。
- 他路線で影響があった事例を把握しておらず、「無い」と考えるが、大地震などの大きな災害による影響であれば話は別。
- 時間帯にもよるが、朝は通学利用が多いので、あまり変わらないのでは。

(7) 自由意見

- 沿線人口については、500mメッシュで、国勢調査に基づいた世代別の将来推計人口が算出されているかと思う。それをを用いて、今後の沿線人口、特に15-19歳人口の規模を確認しておく必要があると思われる。
- 先日作成された地域公共交通計画によれば、7億4千万円の公共交通関連の財政支出があり、岩国市の規模からしたら多い。
錦川鉄道の負担が大きいことは事実だが、運行委託バス事業で2億5千万負担しているので、全体のバランスの中で鉄道の負担がどれくらいであるべきか、どのくらいまでなら許容できる範囲かを考える必要がある。
バス転換した場合でも代替交通の維持費用も必要となり、財政支出の規模のみをもってバス転換を正当化できるか、論点整理が必要ではないか。
- バス転換を行う際には、地域の交通網の再編が必要と考えられる。いずれにしても基幹となるバス路線の設定は必要と考える。

6 閉 会