

第2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6年4月26日（金）14：00～16：00

2 場 所 本庁会議室51・52

3 出席者

（委員）

山口大学

錦川鉄道(株)

錦川鉄道(株)

西日本旅客鉄道(株)

国土交通省中国運輸局鉄道部

山口県観光スポーツ文化部

教授 榊原 弘之（座長）

代表取締役社長 廣田 幹

専務取締役 松本 康夫

広島支社地域交通課長 木村 善栄

地方鉄道再構築推進調整官 遠北 俊貴

交通政策課主査 藤井 幹大

（事務局）

岩国市総合政策部交通政策課

岩国市総合政策部交通政策課交通政策班

岩国市総合政策部交通政策課交通政策班

（一財）地域公共交通総合研究所

（一財）地域公共交通総合研究所

（株）バイタルリード広島支店

課長 秋友 康伸

班長 吉岡 直

主事 廣中 誠

専務理事 町田 敏章

理事 原 雅之

総合計画部長 西村 智明

4 議 事

(1)現状分析の報告

(2)利用者アンケート調査結果の報告

(3)錦川清流線のあり方案の検討について

(4)今後のスケジュールについて

(5)その他

5 会議の内容（議事要旨）

【交通政策課長挨拶】

○前回の意見を聴く会から本日の意見を聴く会の間、錦川鉄道から頂いた資料や、市が所有している資料等を基に、現状分析を行った。

○令和5年12月3日、4日には錦川清流線を利用される方の実態調査を行うため、錦川清流線を利用された方全員を対象とし、錦川清流線車内でアンケート調査を実施した。

○令和6年1月26日に「第2回岩国市錦川清流線あり方検討プロジェクト会議」を開催し、4つの「あり方案」で「錦川清流線あり方検討報告書」の作成を進めていく事になった。

○錦川清流線の現状分析、利用者アンケート調査結果の報告後、「あり方案」について説

明するので、それぞれのあり方についてご意見をいただきたい。

【座長挨拶】

- あり方についても、ある程度具体的な案を考えているということなので、本日のこの場の役割は、それに対して各立場からご意見を頂くという事だと思う
- 取り纏めまで、いろいろと議論が必要なため、それぞれの立場から気づきや、意見等お願いしたい。

【議事 1 現状分析の報告】

（地交研）

- 錦川清流線沿線の玖北エリアは2000年から20年間で約半分に人口減少が進んでいる。
- 定期券利用の一番多い錦エリアでは令和4年度では-3.6%、令和5年度では-3.8%の人口減少となっており、日本全体の人口減少の-0.44%と比較すると約8倍のスピードで人口減少が進んでいる。
- 錦エリアには病院があるが、子育てに重要な産婦人科が無い。
- 岩国高等学校広瀬分校が2025年3月末で廃校になるため、岩国高等学校広瀬分校への通学者がいなくなる。
- 観光施設は数多くあるが、錦川清流線沿いに無く、駅からの二次交通がないと行くことが困難。
- アンケート調査は始発から最終まで二日間全便の乗り込み実施し、一番利用者の多かった6時57分発上り便には68人の方が利用しバス1台では乗り切れないくらいの方が乗車された。
- 運輸雑収は、岩国駅から川西駅間の岩徳線区間を岩徳線として運行する際、直通運転契約に基づき支払われる車両の使用料と運転手の人件費相当。
- 収入構造でメインは定期券収入で、通学の方が多い。
- 今後上下分離を検討していく際には、すでに上下分離を行っている若桜鉄道との比較が良い対比材料になると考える。

【議事 2 利用者アンケート調査結果の報告】

（バイタルリード）

- 利用者アンケートは令和5年12月3日の日曜日と12月4日の月曜日の二日間、錦川清流線の全便に調査員が乗り込み直接配布、直接回収を基本とし、ラッシュ時のみ乗客が多かったため郵送回収も含め実施した。
- 全体の延べ利用者は二日間で588人。そのうち415人分の回答を得たため回収率70%程度となる。
- 利用者の居住地は、平日では岩国地域、御庄地域、北河内地域、錦地域、美川地域の方が多い。休日では岩国市内の方も利用されているが、広島市や山口県、広島県以外からの来訪者も多い。
- 利用目的は、平日では高校生の通学や会社員の通勤が多く、一般の方の買い物や通院

利用も見られた。休日では観光、レジャーの割合が多い。

- 利用区間では、平日は錦町駅で乗車し、岩国駅で降車する方が15人おり、岩国駅で乗車し、西岩国駅で降車する方が21人おり、主に長区間と短区間の二グループに分かれるのが特徴。
- 駅までへの交通手段は、通勤では徒歩が多く、通学では徒歩、自転車に加え自動車での送迎が多い。観光やレジャーでは広島方面から来られ岩国駅で乗車される方が多い。
- 錦川清流線の今後についての意向は、「現状での存続が望ましい」が75.5%で、「今後の方向性の検討はやむを得ない」が24.5%。
- 錦川清流線が利用できなくなった場合の対応は、「他の交通手段を利用する」が82.9%で、居住地のより代替交通手段が異なる。
- 改善されれば錦川清流線の利用が増えると思う点は、「運行する便数を増やす」が一番多く、「山陽線との乗り継ぎをよくする」、「イベント列車などの企画を充実させる」と続く。

【議事 3 錦川清流線のあり方案の検討について】

（事務局）

- 現状で考えられるあり方案は
 1. 全線存続案（現状維持）
 2. 上下分離方式による存続案
 3. 全部廃線案（全線バス転換）
 4. 一部廃線案（一部バス転換）の大きく分け4パターン。
- 社会資本整備総合交付金の活用や、一部バス転換であっても、鉄道部分を上下分離するなど、様々な組み合わせがあると考えられる。
- 廃線した場合、橋梁などの撤去、残った事業用地の維持管理などを行う必要があり、国の補助金をいただき施設の更新などを行った箇所については、「補助金の適正化に関する法律」に基づき補助金の返還を行う必要が考えられる。
- それぞれの案に対し営業費用、営業収益、初期費用など試算を進めている。
- 一部廃線については、岩国駅からどこまで錦川清流線を残すか決まっていないが本社、車両基地や給油所などを錦町から移転する必要がある、移転費用と土地が必要となり負担が大きいと想定される。
- バス転換した場合、所要時間が1.3倍程度になり、速達性、定時制が低下し、他事例を参考とした場合、40%程度利用者が減少すると見込まれる。
- バス運転士の確保は全国的に困難である。

【議事 4 今後のスケジュールについて】

（事務局）

- 次回は、令和6年8月以降に開催したい。日程については改めて連絡する。

【議事 5 その他】

（委員からの意見や助言）

（1）錦川鉄道に適用可能な国庫補助等について

- 社会資本整備総合交付金は、鉄道施設総合安全対策事業費補助から補助率を嵩上げするための制度ではないが、適切な計画を策定し、事業を実施することで施設の更新などを含む費用に充てることが可能。

（2）社会資本整備総合交付金について

- 社会資本整備総合交付金を受けるためには、地域公共交通特定事業、鉄道事業再構築事業若しくは利便増進事業の認定を受ける必要がある。まちづくりの計画、立地適正化計画や観光の計画などに錦川清流線の記載が必要
- 鉄道からバスへ転換する場合でも活用可能。

（3）岩国市と錦川鉄道との間の上下分離について

- 鉄道会社においては施設保有がなくなるため、施設の維持管理相当に関する費用の削減が期待できる。
- 鉄道会社においては設備更新の計画や実施を考慮する必要がなくなる。
- 自治体が施設を管理することで、都市施策との連携が非常に取り易くなる。
- 鉄道法上の免許を持った設備を保有する新会社（第三種鉄道事業者）を設立するなど体制を整える必要がある。
- 新会社（第三種鉄道事業者）で設備の保守点検のノウハウの取得や、関係する会社との関係性を構築する必要がある。
- 錦川清流線は都市間移動として成立しないため上下分離を行っても根本的な部分での厳しさは残る。

（4）バス転換を行った三江線・可部線等について

- 三江線はデマンドという形で普及が進んでいたことでもあり、中にはドアtoドアに近い運行を設定した場合もあったが、予約制が高齢者の方に好まれない傾向もあり、利用率が良くなかったと記憶している。
- 三江線は災害リスクに強い路線ではないため、災害リスクの回避ができた。
- 廃線した鉄道用地を地元の方に活用いただいている。
- 川の対岸に駅があり、利用し辛かったものが、近くにバス停が設置され実態に合ったコンパクトな交通体系になった事例もある。

（5）錦川清流線を全線廃線し、全線バス転換のした場合の影響について

- 補助金による財産取得、棄損や滅失の理由が災害などやむを得ない理由であれば免除する場合もあるが、廃線の場合やむを得ない事情としては該当しないので、基本的には補助金を受けて作った施設の耐用年数に照らして、償却率を考慮し返還が必要と考えられる。

- 岩徳線の岩国駅、川西駅間の利便性は、低下すると考えられるが、川西駅間よりも錦町側を利用している方々の利便性も確保する必要がある。
- バス車両は鉄道車両より前後、左右の間隔が狭く、所要時間が1.3倍程度かかるため快適性が失われる。
- 錦川清流線が岩国駅から川西駅間運行しなくなることにより、岩徳線の混雑化が想定される。
- 運転士の確保が難しいのでは。

(6) 車両の更新時期について

- 車両の法定耐用年数は10年程度。
- 現在の車両は導入から16年から18年経過しているが、法に基づいた整備基準で整備しており、問題なく全般検査や重要検査などを終えている。
- 検査の委託先から車両更新がそろそろ必要という話が出ていない。

(7) 施設の大規模改修等について

- 定期的に検査を行っている
- 駅の改修を含め大規模改修の予定はない。
- 橋梁については令和7年度に耐震強度検査を行い、耐震強度が不足していれば落橋防止対策、橋台補強、橋脚補強を行う計画がある。

(8) 錦川清流線が国道187号と並走している事について

- 錦川清流線が災害等で運休しても、代行バスが走りやすい。
- 国道に災害があった場合、錦川鉄道に一定程度は輸送の代替を担うことができる。
- 鉄道と道路の両方を存立させる事は大きな社会的負担ではないかと考えられる。
- 錦町駅から岩国駅までの移動時間は錦川清流線より自家用車のほうが早い。

(9) J R線の沿線人口の減少、少子高齢化などによるJ R線への影響について

- 全国的に人口減少、少子高齢化となっており、山口県内の各J R線区も利用者減少に直面している。
- 大量輸送という鉄道の特性が発揮できなくなっている路線もある。

(10) その他

- 錦川清流線を利用されている方にとって、無くてはならない移動手段であることは間違いないが、その需要のみで維持していくことは非常に厳しい。
- 人口減少が避けられない中、岩国市として玖北地域をどう活性化していきたいのか、その中で錦川清流線がどのような役割を果たせるか議論していく必要がある。
- 岩国地区から玖北地区に来てもらう地域づくりの仕掛けを考え、それを生かすために必要な移動手段は、錦川清流線かバスなのかをセットで考えていく必要がある。
- 大量輸送機関である鉄道の特性を捉え、地域において必要で持続可能性の高い交通

はどうあるべきか、というものを検討する必要がある。

6 閉 会