

第 2 回岩国市錦川清流線あり方検討プロジェクト会議

現状分析資料

令和 6 年 3 月

一般財団法人地域公共交通総合研究所

1. 錦川清流線沿線地域の現状分析

1-1. 沿線地域の現状（地勢、気候等）

- 錦川清流線が走る玖北エリア（錦・美川・本郷・美和地域）は中国山地の山々と錦川やその支流、小瀬川等が流れ、自然豊かな地域であり、その川沿いにまちが開けている
- 岩国市は平均気温が約 15℃、年降水量が 2,000mm 程度で四季を通じて温暖な気候に恵まれているが、近年は豪雨災害が頻発しており、令和 4 年 9 月の台風 14 号では、岩国市で「緊急安全確保」（警戒レベル 5）が出され、錦川で氾濫危険水位を超える状況となった

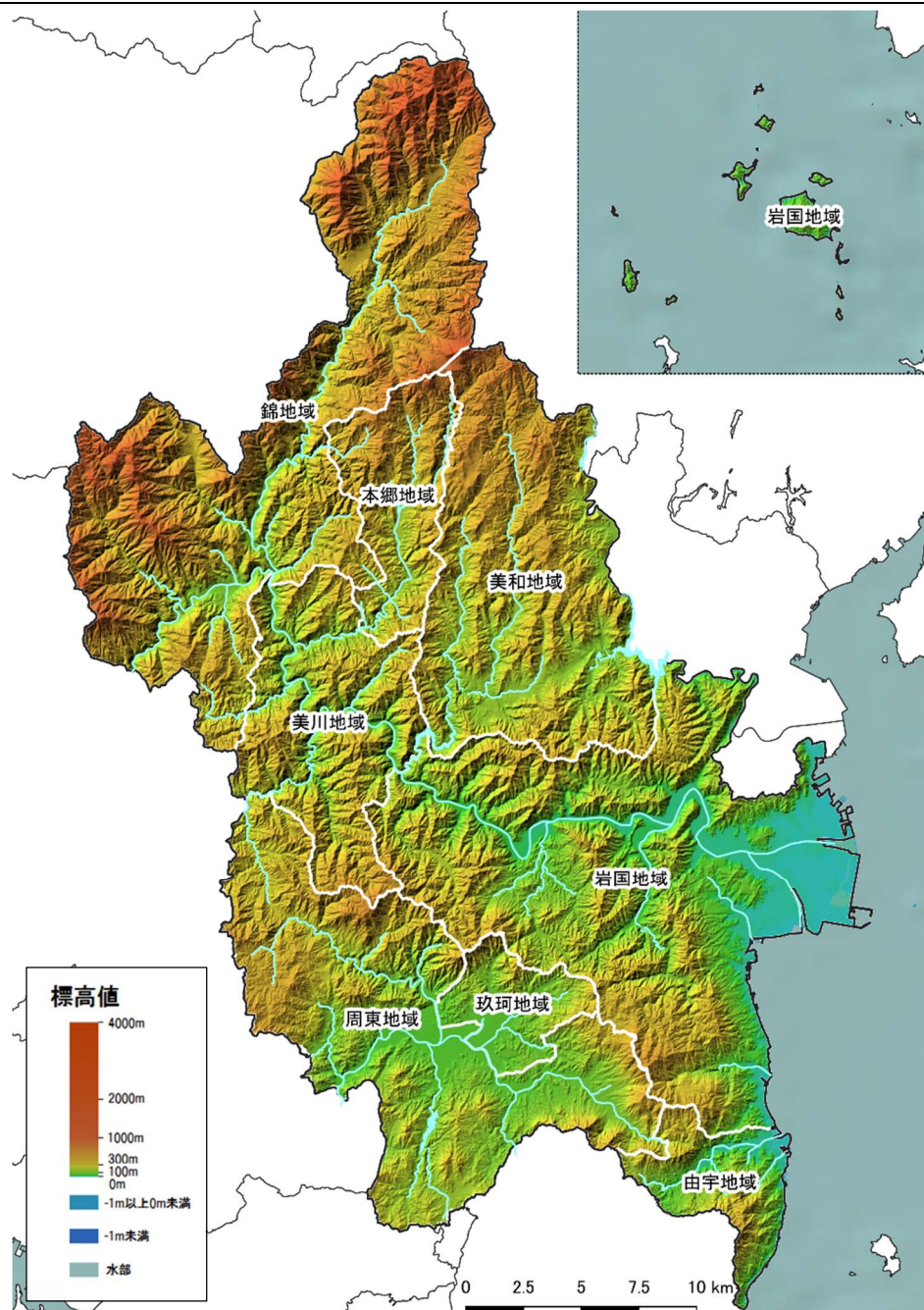


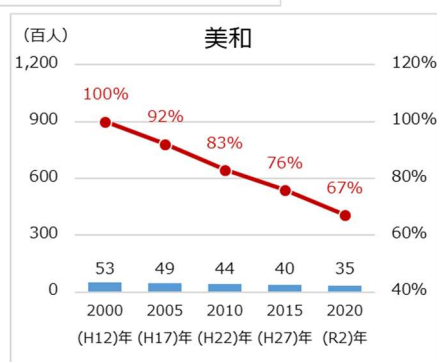
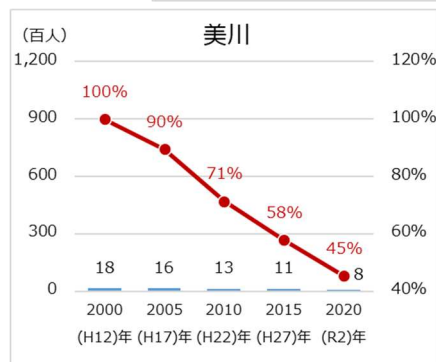
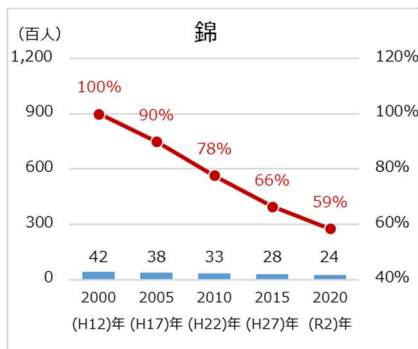
図 地勢

1-2.沿線人口の現状

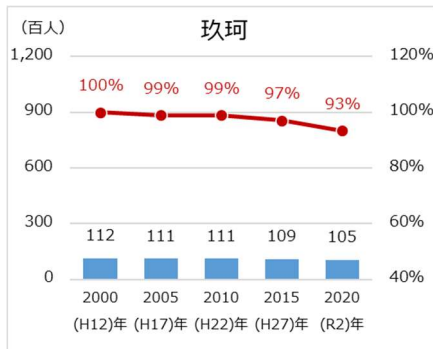
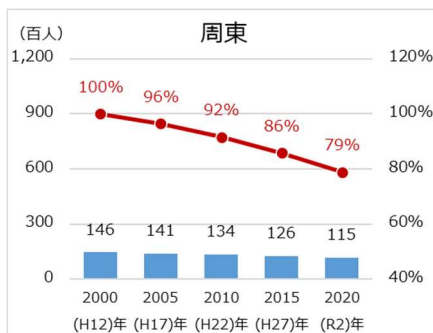
- 玖北エリアの人口は近年急激に減少しており、美川地域では2000年から2020年の20年の間に人口が半分以下に減少している

■ 各エリアにおける人口 ■■■ 対2000年度比率 2000年を100%とした人口の増減

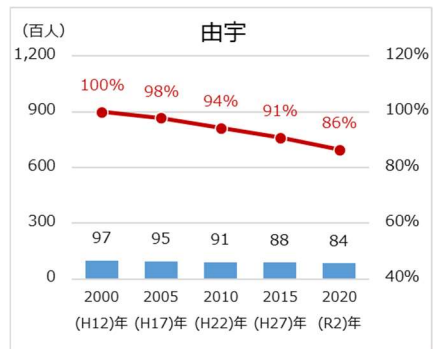
玖北エリア



玖西エリア



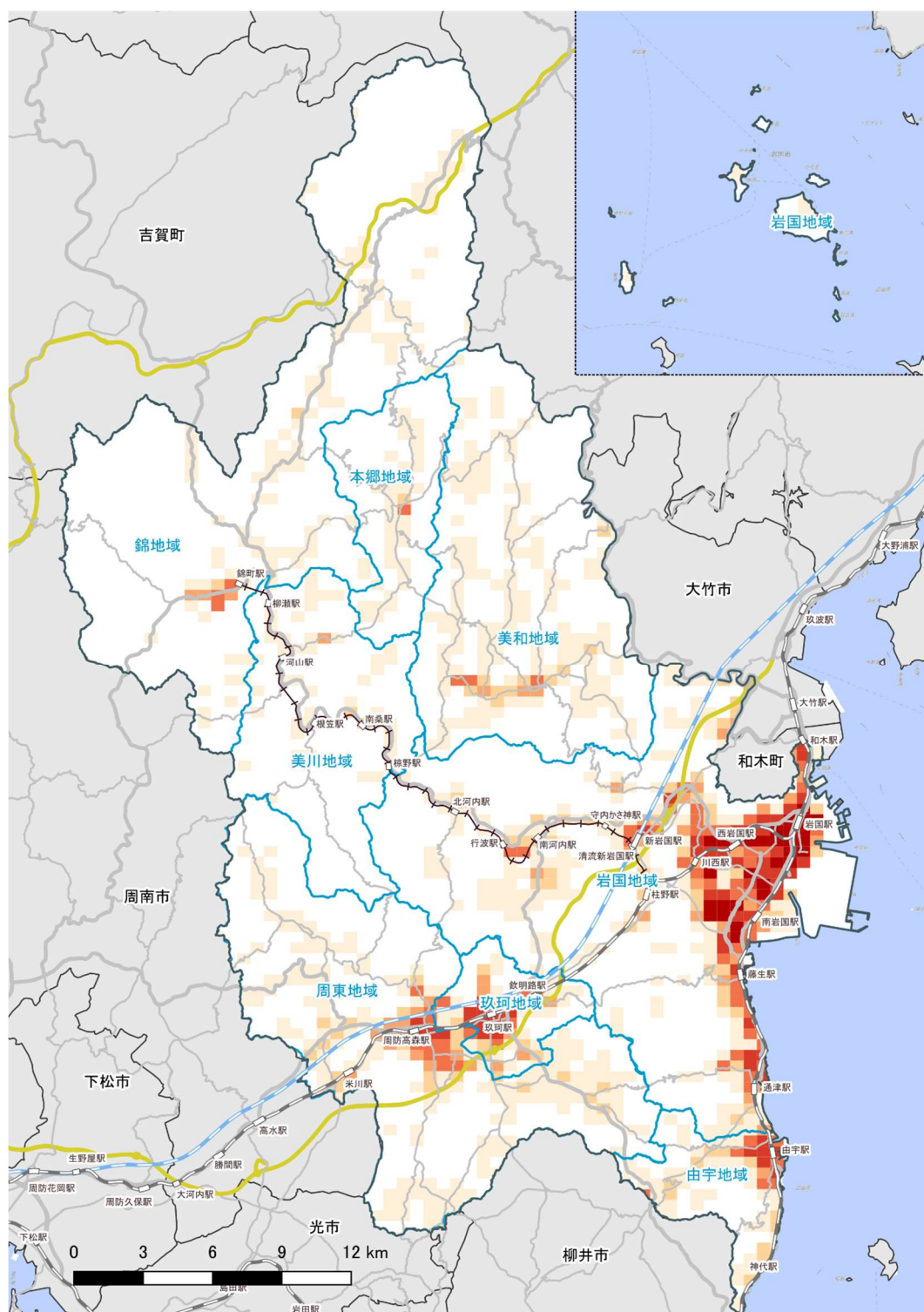
岩国・由宇エリア



資料：国勢調査（平成12年～令和2年）

図 玖北エリアの地域別人口推移

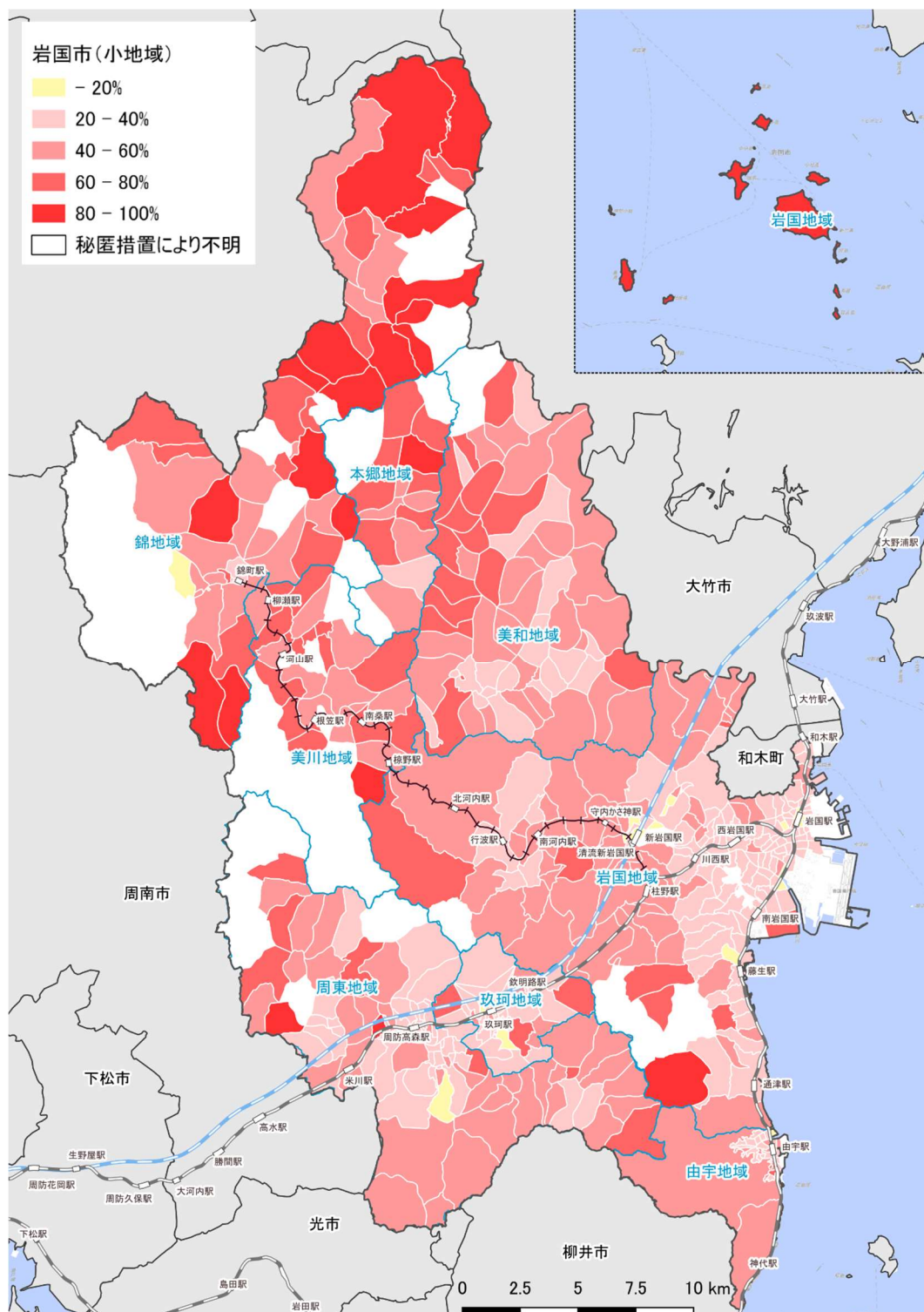
- 玖北エリアでは、錦地域・本郷地域・美和地域それぞれの中心部に一定の人口集積が見られるものの、その他は急峻な山岳地形の中に小規模集落の分散的な立地が見られる
- 駅付近に比較的人口集積が見られるのは、錦町駅や清流新岩国駅くらいで、他の駅は付近にあまり人口集積が見られない



資料：2020（令和2）年国勢調査

図 人口分布

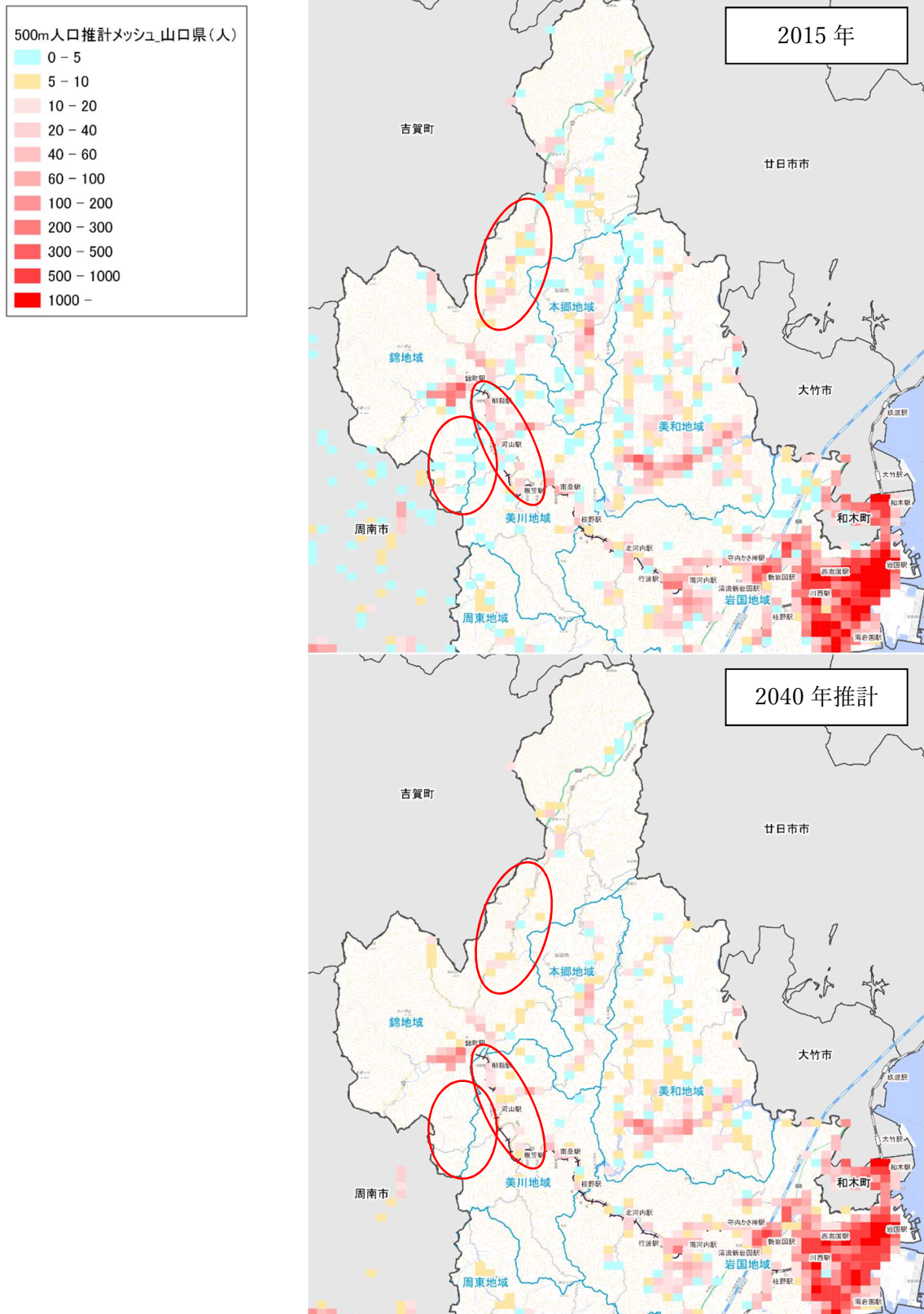
- 玖北エリアは、岩国市内でも特に高齢化率（65 歳以上人口比率）が高くなっている



資料：2020（令和2）年国勢調査

図 小地域ごとの高齢化率

- 2015 年人口に基づく 2040 年人口推計によると、錦川清流線の駅から少し離れた周辺部だけでなく、駅周辺においても人口が大きく減少することが見込まれている



資料：2015（平成 27）年国勢調査及びそれに基づく社人研推計

図 2015 年の人口分布と 2040 年の人口分布推計結果

1-3.施設等の分布状況

- 錦地域・美和地域に総合支所が、美川地域・本郷地域に支所がそれぞれ立地している
- 錦地域・美和地域に病院が、各地域に診療所（但し産婦人科、小児科なし）がそれぞれ立地している
- 錦地域・美和地域には生鮮食料品を購入可能なスーパーが立地している
- 高校は錦地域に岩国高校広瀬分校が、美和地域に岩国高校坂上分校が立地しているが、岩国高校広瀬分校は 2024 年度末で閉校予定となっている

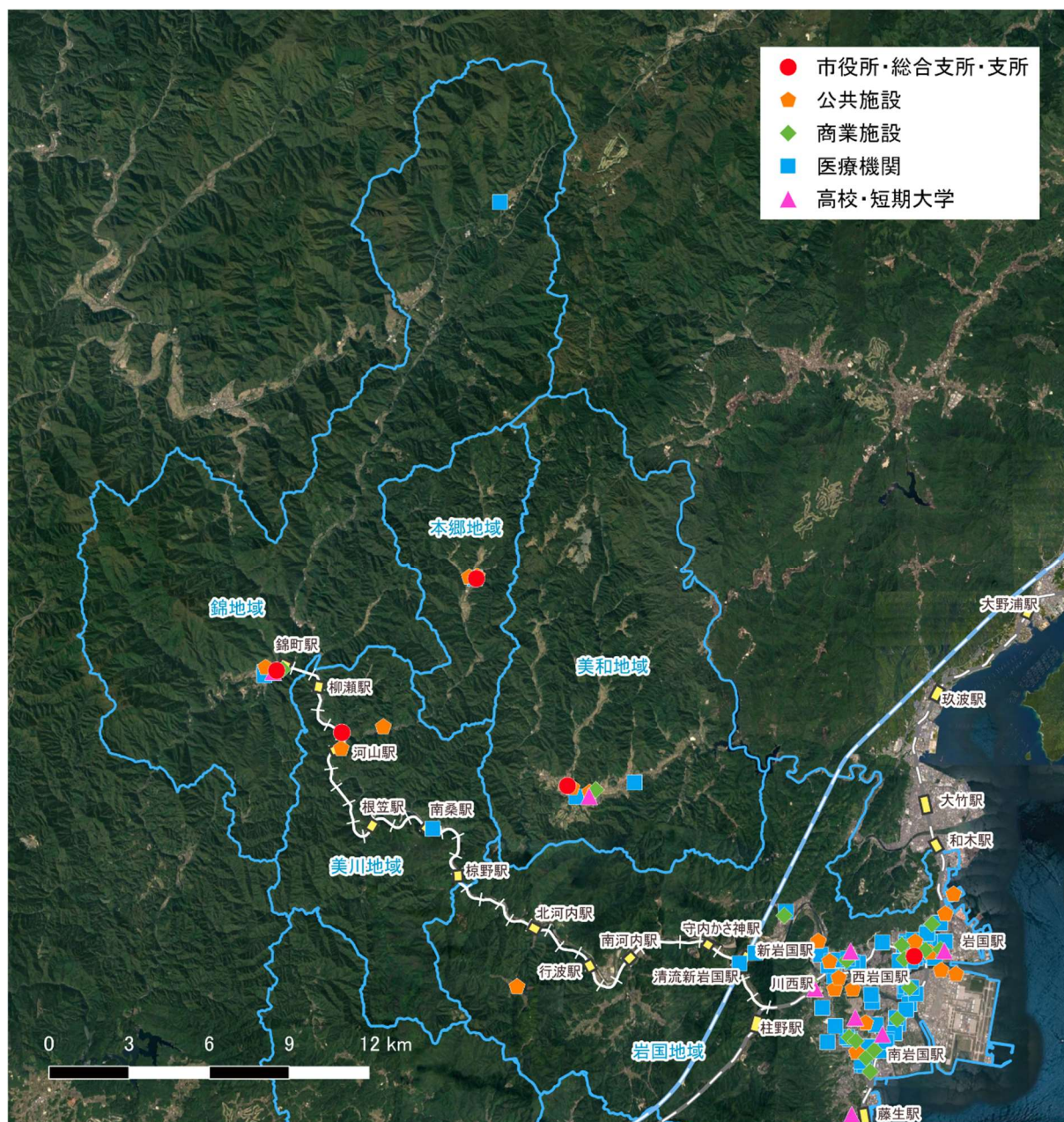
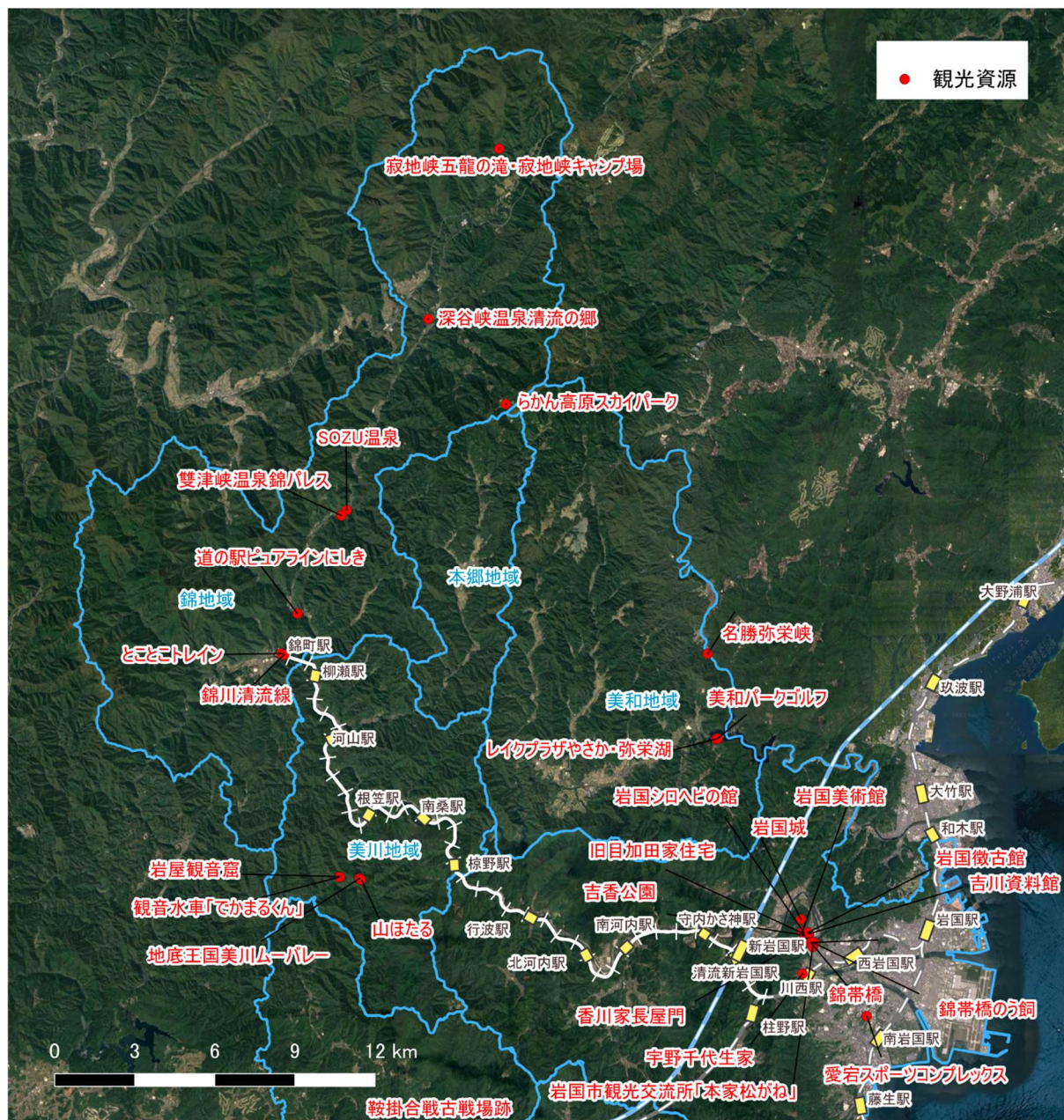


図 主要施設の分布

1-4.観光の現状

- 玖北エリアには自然を活かした体験型の観光資源が多く分布している
- 錦川清流線錦町駅から雙津峡温泉駅までの約 6km 間を、トロッコ遊覧モビリティ「とことこトレイン」が運行している
- 2022 年 5 月には錦地域の錦憩の家が愛称「SOZU 温泉」としてリニューアルオープンしている



資料：岩国市公式観光 web サイト「岩国旅の架け橋」を基に作成

図 主要観光資源の分布

2.錦川清流線の現状分析、論点整理

2-1.錦川清流線の現状

①路線の概要

区分	内容
営業キロ	32.7km（川西駅（JR 岩徳線共同使用駅）～錦町駅）
駅	11 箇所（錦町駅以外は全て無人駅）
トンネル	27 箇所（6,187m）
橋りょう	186 箇所（3,041m）
踏切	2 箇所
車両	5 両
鉄道事業 従事職員	21 人 役員 1、本社部門 4（総務 1、運輸 2、公務 1）、 現業部門 17（駅職員 2、運転手 11、工務 2、車両 2）

資料：令和 2 年度鉄道統計年報（国土交通省）

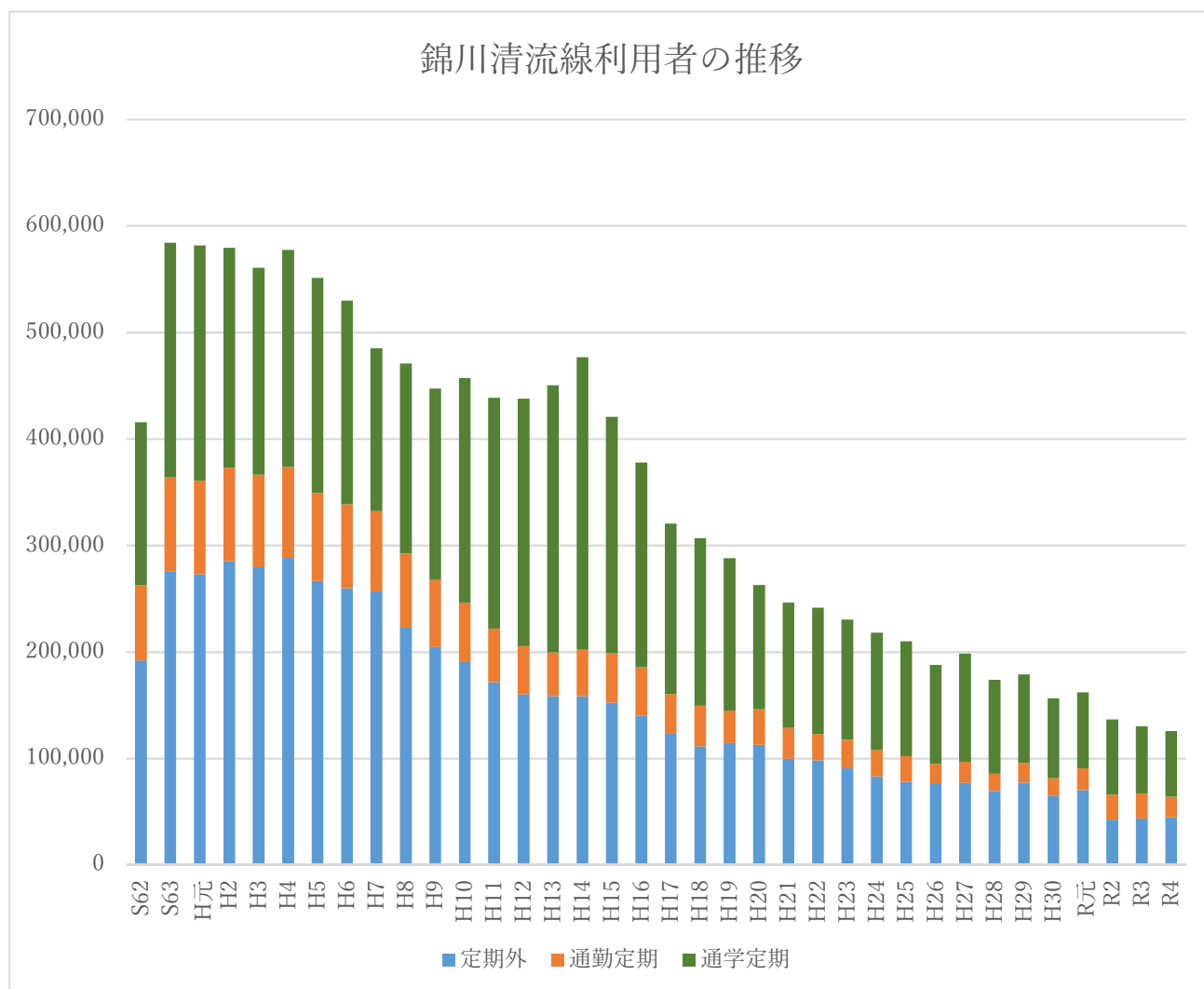
②路線の歴史

- 元は山陽本線岩国駅と山口線日原駅（津和野町）を結ぶ陰陽連絡鉄道の一つとして計画されたもの
- 1963年に錦町駅までの間が開業したが、国鉄再建法施行により特定地方交通線の第二次廃止対象路線に指定され、以北の建設が凍結された
- 錦川清流線は1987年に特定地方交通線の岩日線を転換して開業した

1920年 大正 9年	鉄道敷設法により岩国～日原(島根県)間を結ぶ横断路線として編入(総延長90km)
1953年 昭和28年 2月	岩国市川西～美川町河山間(23.45km)着工
1960年 昭和35年 11月	川西～河山間部分開業 総工費 26億1千万円
1961年 昭和36年 2月	河山～広瀬間(3km)着工
1963年 昭和38年 10月	河山～広瀬間開業 総工費 4億4千万円
1967年 昭和42年 11月	岩日北線着工(広瀬～六日市間16.6km) 総工費183億円
	2月 国鉄再建法案国会提出
	11月 岩日線存続期成同盟会設立 (錦町、岩国市、美川町、美和町、本郷村)
	11月 国鉄再建法案成立
1981年 昭和56年 3月	赤字ローカル線の廃止基準を定める政令が閣議決定 岩日線は60年度までに廃止となる第2次選定路線に決定
1986年 昭和61年 11月	国鉄岩日線第3セクター鉄道化決定
1987年 昭和62年 4月	第3セクター錦川鉄道株式会社設立
昭和62年 7月	錦川清流線開業(岩日線引き継ぐ)
1995年 平成 7年 6月	国鉄清算事業団より岩日北線用地取得について協議の申し入れ(有償売却)
1996年 平成 8年 12月	国鉄清算事業団に無償譲渡の要望
1998年 平成10年 3月	基本協定締結(無償譲渡) (1) 錦町駅から第3小山トンネル入口間(約6km)
2001年 平成13年 11月	きらら博遊覧車「きららトレイン」2両購入
2002年 平成14年 7月	岩日北線記念公園として、遊覧車(きららトレイン)運行開始
2004年 平成16年 3月	きらら夢トンネルに蛍光石による装飾(300m)完成。 合計620m
2006年 平成18年	岩国市広域合併、新市誕生。

③利用状況

- ・ 錦川鉄道の資料から利用者数を把握



(人)

	昭和62年度	昭和63年度	平成10年度	平成20年度	平成30年度	令和4年度
通学定期	152,688	220,308	210,528	116,878	75,090	61,772
通勤定期	71,064	88,508	55,292	33,108	16,898	19,344
定期外	191,911	275,354	191,162	112,916	64,586	44,670
計	415,663	584,170	456,982	262,902	156,574	125,786

・ 券種別駅間 OD 表

利用実態調査結果（2023.7.12（水））

※利用者数は錦川清流線区間で乗降いずれかを行った利用者のみカウントし、JR 岩徳線区間で乗降が完結している利用者はカウントしていない

< 上り >

	錦町駅	岩国駅	利用者数	備 考
522D	5:45	6:49	20	
524D	6:57	8:07	59	JR区間内の多数利用あり
526D	8:30	9:36	8	
528D	9:54	10:59	7	
530D	12:31	13:41	6	
532D	14:24	15:33	4	
534D	16:02	17:14	15	JR区間内の多数利用あり
536D	17:46	18:52	9	
538D	19:06	20:10	4	
540D	20:20	21:26	1	
計			133	

< 下り >

	岩国駅	錦町駅	利用者数	備 考
521D	6:56	8:02	22	
523D	8:28	9:37	3	
525D	9:52	11:01	5	
527D	11:10	12:17	2	
529D	14:25	15:34	7	
531D	16:03	17:10	21	
533D	17:43	18:50	24	
535D	19:02	20:09	16	
537D	20:17	21:23	8	
539D	21:33	22:38	4	
計			112	

2-2. 錦川清流線沿線のバス・タクシー等の現状

- 錦町中心部（錦町駅、錦総合支所等）や河山駅、南桑本町等を起終点とし、岩国市生活交通バスが運行している
- 利用者数を見ると、松尾線（美和～岩国駅）や坂上線（美和～大竹駅）の利用が特に多く、美和地域の人は主にバスを利用して中心部に移動していると考えられる
- 本郷地域・鮎谷線の利用も多く、本郷地域の人でも主にバスを利用して中心部に移動していると考えられる

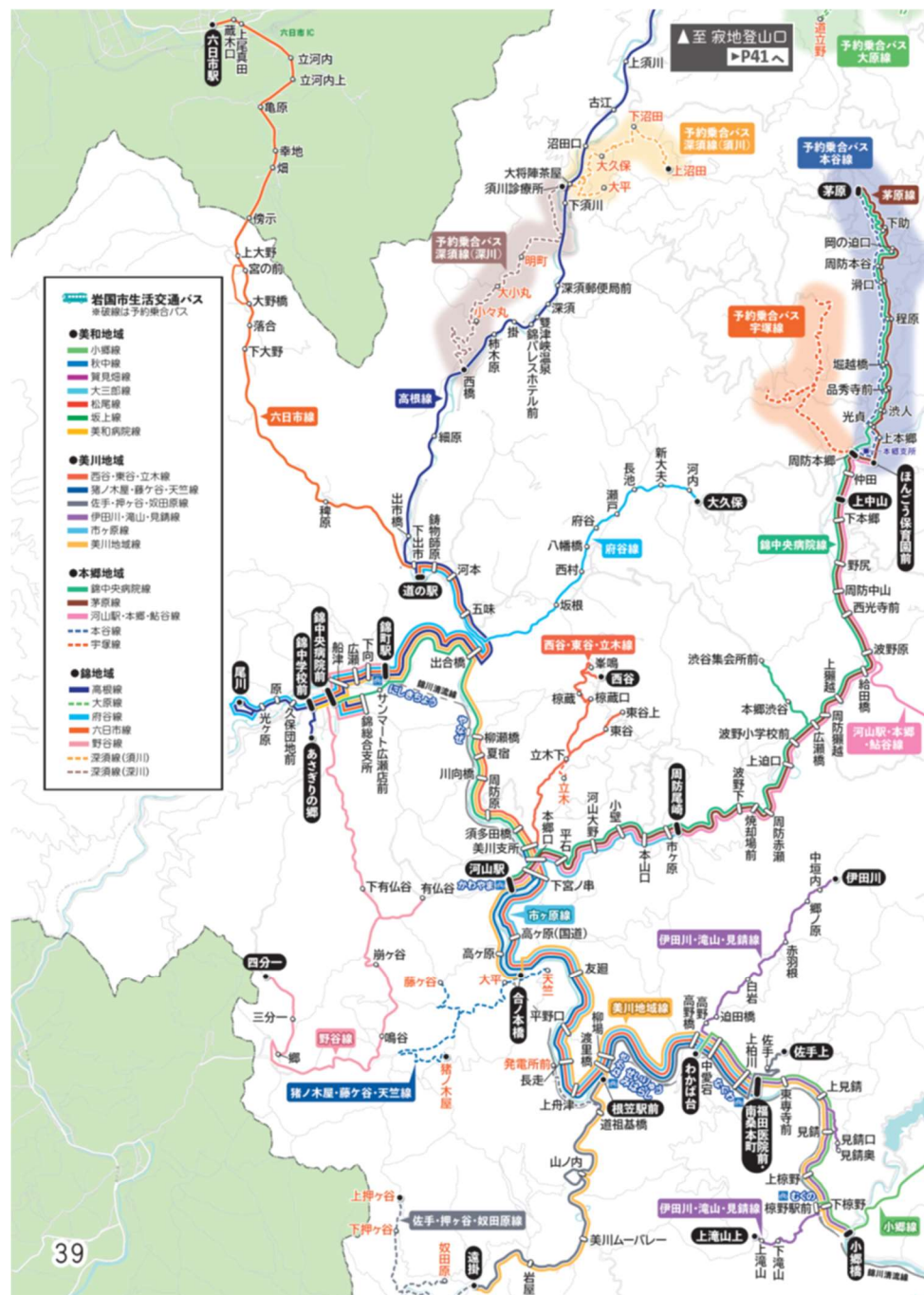


図 錦地域・美川地域のバス路線の現状

表 岩国市生活交通バスの1便あたり利用者数

エリア	地域	路線	デマ ンド	運行日	日平均利用者数（人）		1便あたり利用者数（人）			
					平日	土日祝	平日	土日祝	最大	最小
玖北	錦	高根線	毎日		30.8	17.3	2.1	1.2	11	0
		寂地線	毎日		0.0	0.0	0.0	0.0	0	0
		寂地線	○ 月～土（祝日運休）		2.6	0.5	0.8	0.5	5	0
		府谷線	月～土（祝日運休）		9.5	6.0	1.0	0.5	4	0
		六日市線	毎日		5.7	2.0	0.5	0.3	6	0
		野谷線	月木（祝日運休）		1.8	-	0.9	-	4	0
		大原線	○ 月～土（祝日運休）		0.3	1.0	0.1	0.2	2	0
		深須線（須川）	○ 火（祝日運休）		0.0	-	0.0	-	0	0
		深須線（深川）	○ 火（祝日運休）		1.0	-	0.3	-	1	0
	美川	美川地域線	月火木金土日		8.0	3.0	1.1	0.4	6	0
		西谷・東谷・立木線	月水（祝日運休）		0.8	-	0.4	-	1	0
		猪ノ木屋・藤ヶ谷・天竺線	火土（祝日運休）		3.5	4.0	1.8	2.0	2	1
		佐手線	水土（祝日運休）		3.0	1.5	1.5	0.8	3	0
		押ヶ谷・奴田原線	水土（祝日運休）		2.0	0.0	1.0	0.0	1	0
		伊田川線	火金（祝日運休）		2.0	-	1.0	-	3	0
		滝山・見鎗線	火金（祝日運休）		0.0	-	0.0	-	0	0
		市ヶ原線	月木（祝日運休）		0.0	-	0.0	-	0	0
	玖北	坂上線	毎日		57.6	21.5	4.8	2.7	12	0
		賀見畑線	毎日		0.9	0.0	0.3	0.0	3	0
		秋中線	毎日		9.1	3.5	1.6	0.6	8	0
		大三郎線	月～土（祝日運休）		3.4	1.5	1.2	0.8	6	0
		松尾線	毎日		83.1	20.3	10.4	3.4	31	0
		小郷線	月～土（祝日運休）		4.5	1.5	0.7	0.4	3	0
		秋中釜ヶ原方面線	火（祝日運休）		13.0	-	6.5	-	9	4
		根木ノ骨方面線	水（祝日運休）		5.0	-	2.5	-	3	1
		長谷畑方面線	月（祝日運休）		2.5	-	1.3	-	3	0
		生見川方面線	木（祝日運休）		6.0	-	3.0	-	3	3
		大峠方面線	木（祝日運休）		1.0	-	0.5	-	1	0
		立岩方面線	月金（祝日運休）		3.8	-	1.9	-	4	0
	美和	坂上釜ヶ原方面（瀬戸）線	火（祝日運休）		3.0	-	1.5	-	3	0
		湯ノ迫方面線	水（祝日運休）		3.0	-	1.5	-	2	1
		坂上釜ヶ原方面（駄床）線	金（祝日運休）		0.5	-	0.3	-	1	0
	本郷	錦中央病院線	月～金（祝日運休）		7.5	-	1.9	-	6	0
		茅原線	月水金		2.7	-	0.7	-	3	0
		本郷地域・鮎谷線	毎日		22.9	9.8	2.3	1.0	9	0
		本谷線	○ 月水金日		2.5	0.0	0.4	0.0	3	0
		宇塚線	○ 火木（祝日運休）		1.0	-	0.3	-	2	0

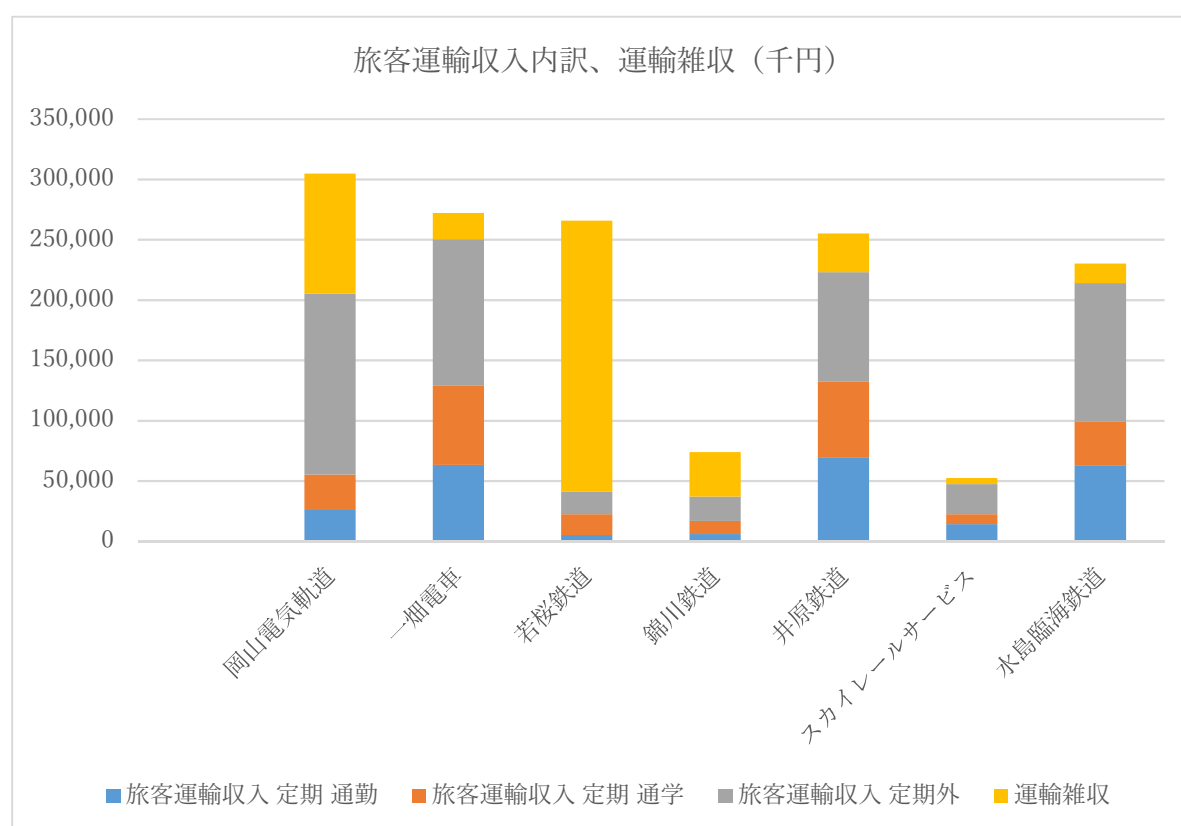
3 錦川鉄道の事業経営比較 ～鉄道統計年報（令和2年）からの経営指標比較～

3-1. 全体比較

令和2年の鉄道統計年報の中国運輸局管内の中小鉄軌道事業者と比較して俯瞰すると、錦川鉄道は、旅客収入が比較して圧倒的に少なく、線路、電路、車両の各種保存費、運輸費、運送費や、保守、輸送、一般管理費は最も少ないレベルにある。また若桜鉄道とは運輸雑収以外の経営数値の傾向が類似している。

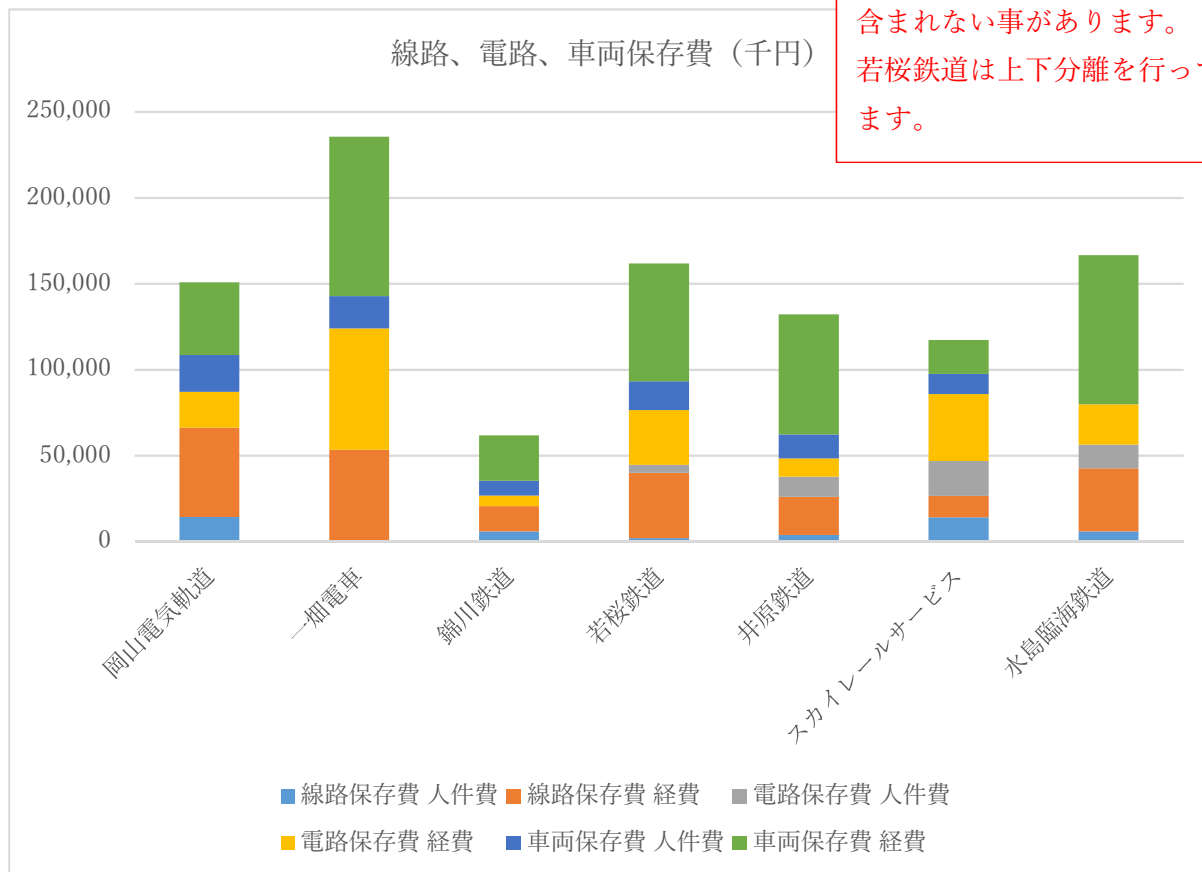
なお、比較する各指標については昭和62年運輸省令第7号「鉄道事業会計規則」に基づき算出されたもので、29ページ「4. 用語の定義」に一部の用語については定義を記載する。

1) 旅客収入が比較した中で圧倒的に少ない

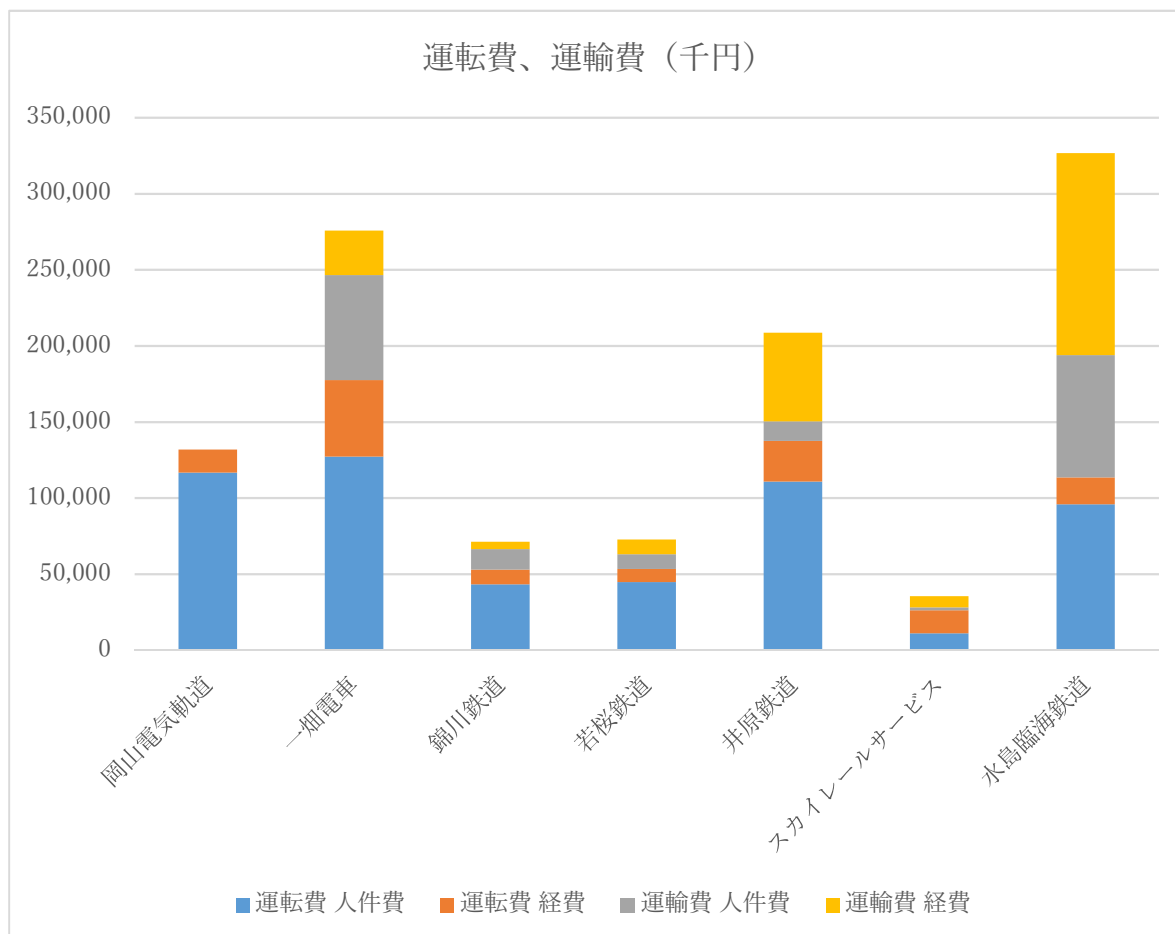


2) 線路、電路、車両の各種保存費は最も少ないレベル

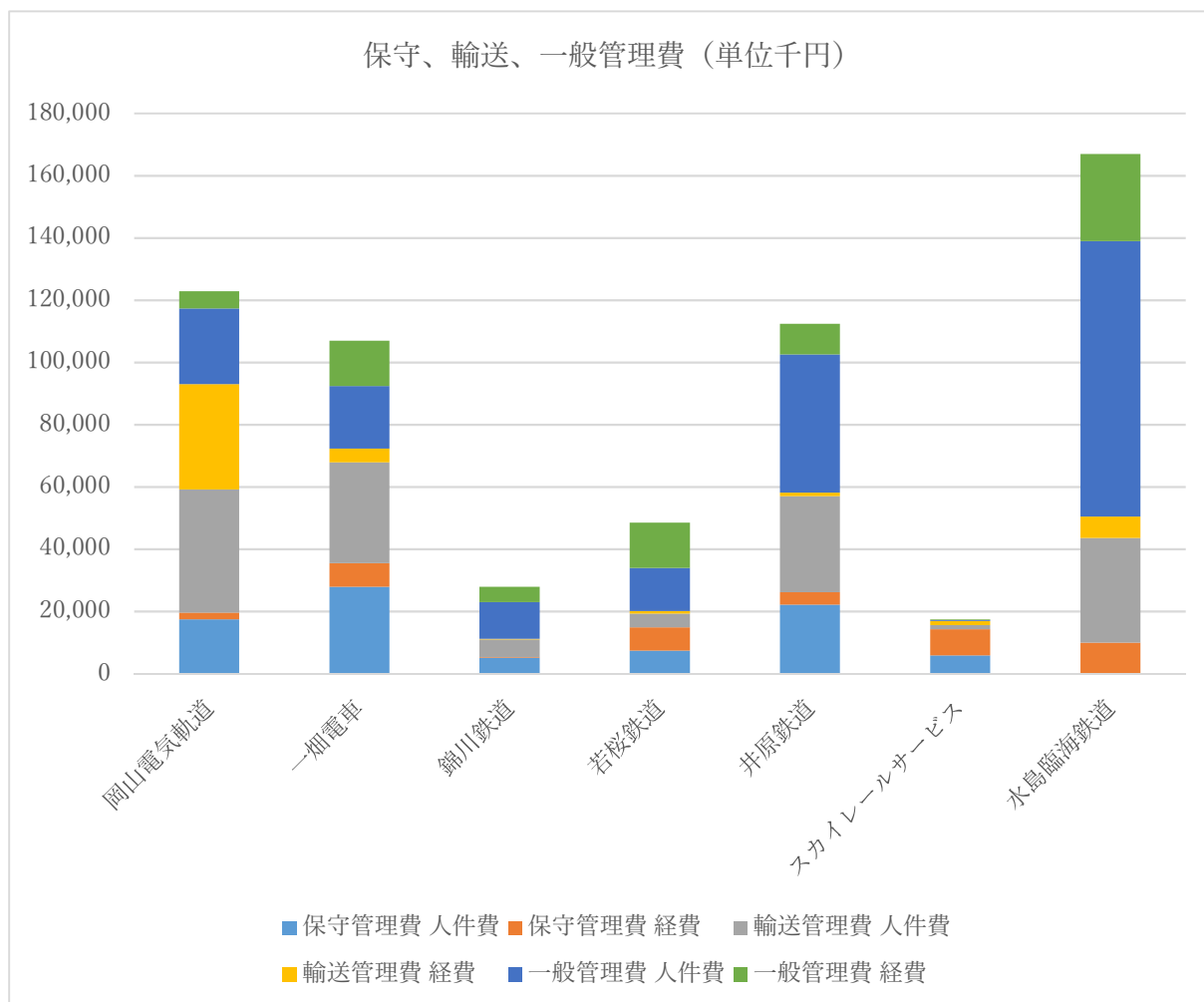
事業者によっては補助金部分が含まれないことがあります。
若桜鉄道は上下分離を行っています。



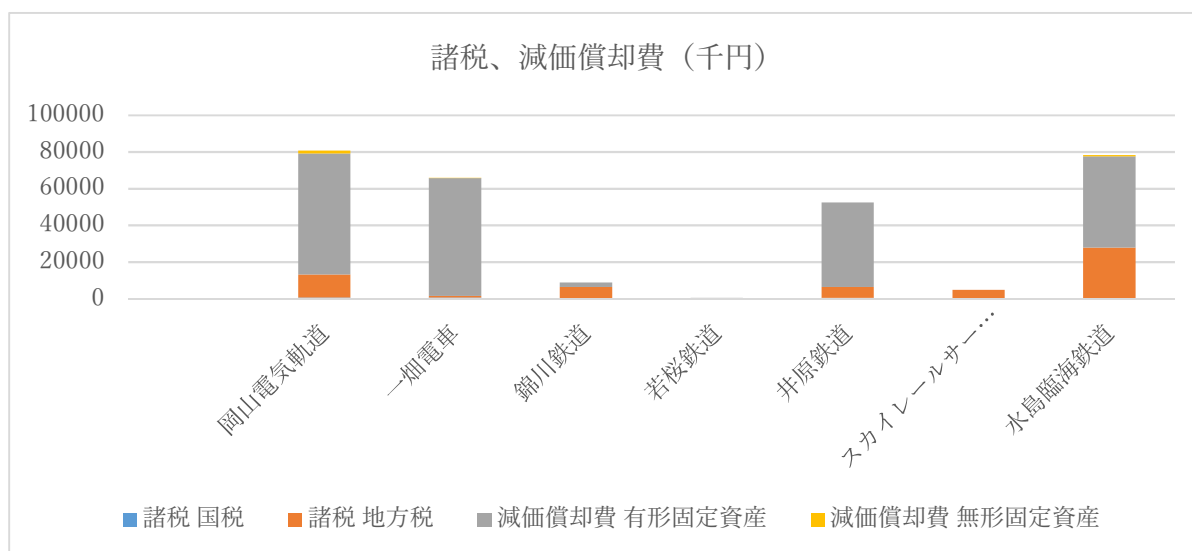
3) 運転費、運輸費は最も少ないレベルで、若狭鉄道とはほぼ同じ



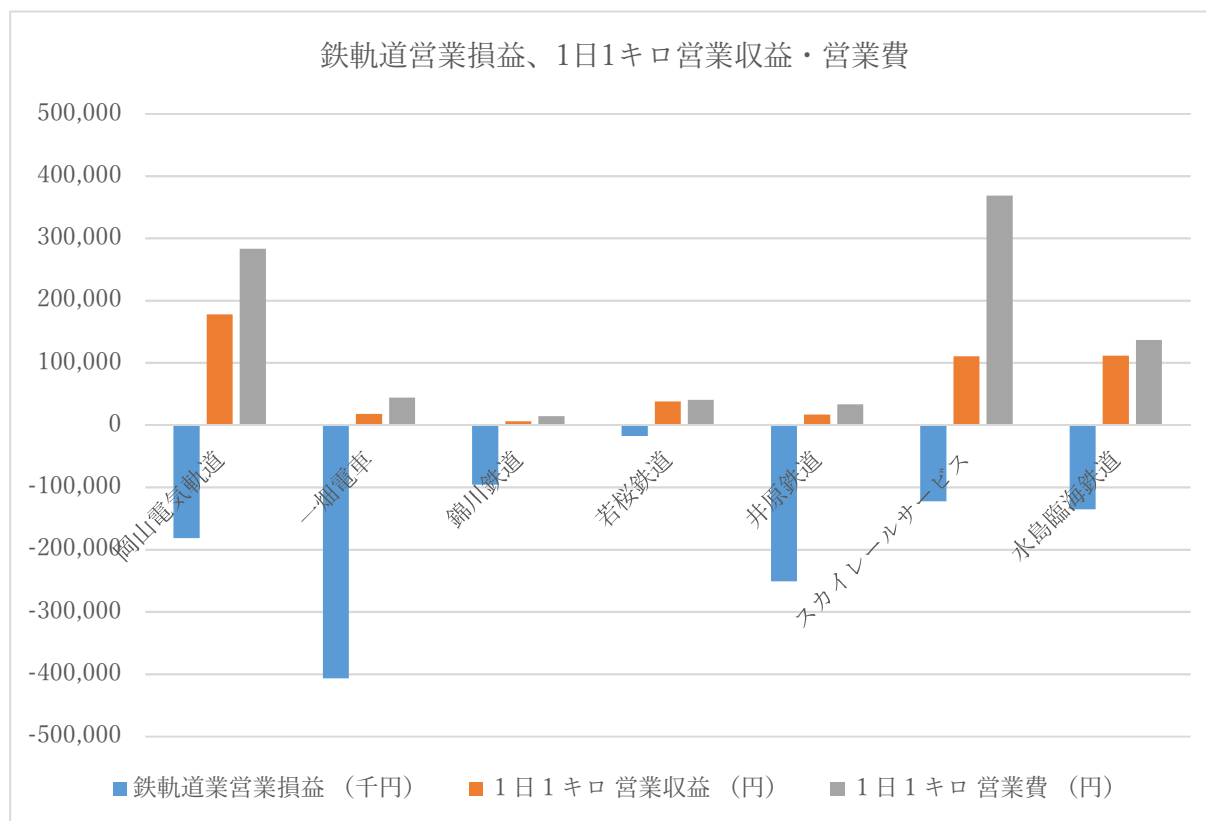
4) 保守、輸送、一般の各管理費が最も少ないレベル



5) 諸税、減価償却費とも非常に少ないレベル



6) 営業損益のマイナスは小さいが、1日1キロ営業費、営業収益とも最小レベル



3-2. 主要なポイントとサマリー

- 1) 錦川鉄道の鉄軌道業営業損益のマイナスは比較した中では少なく、自動車業、不動産業以外のその他兼業の営業収益と営業費は比較した中では多い。1日1キロ営業収益が最も少ない。
- 2) 錦川鉄道線は旅客運輸収入の内訳と総額は若狭鉄道と類似しているが、若狭鉄道は運輸雑収が非常に大きく大きな差がある。錦川鉄道も運輸雑収入の割合は収入合計の約5割を占め、運輸収入全体に占める割合は比較的大きい。
- 3) 錦川鉄道の平均通過数量（旅客）は223人日で比較した中で最小だが、平均輸送キロは19.4キロと最長である。通学定期利用者が他同様に重要な顧客となっている。
- 4) 事業規模の異なる事業者を比較するため、旅客人キロあたりの旅客運輸収入で比較すると、線路保存費がこれら保存費に占める割合と、運転費人件費が運転費と運輸費の合計に占める割合が比較的大きい。また保守、輸送、一般管理費では、保守管理費と輸送管理費の経費がこれら管理費に占める割合が比較的小さく、一般管理費の人件費の割合は比較的大きい。
- 5) 保守、輸送管理費の経費が比較する中でずば抜けて少なく、保守管理費と輸送管理費の経費が、これら3つの管理費に占める割合が比較的小さい。一方で一般管理費の人件費の割合は比較的大きい。

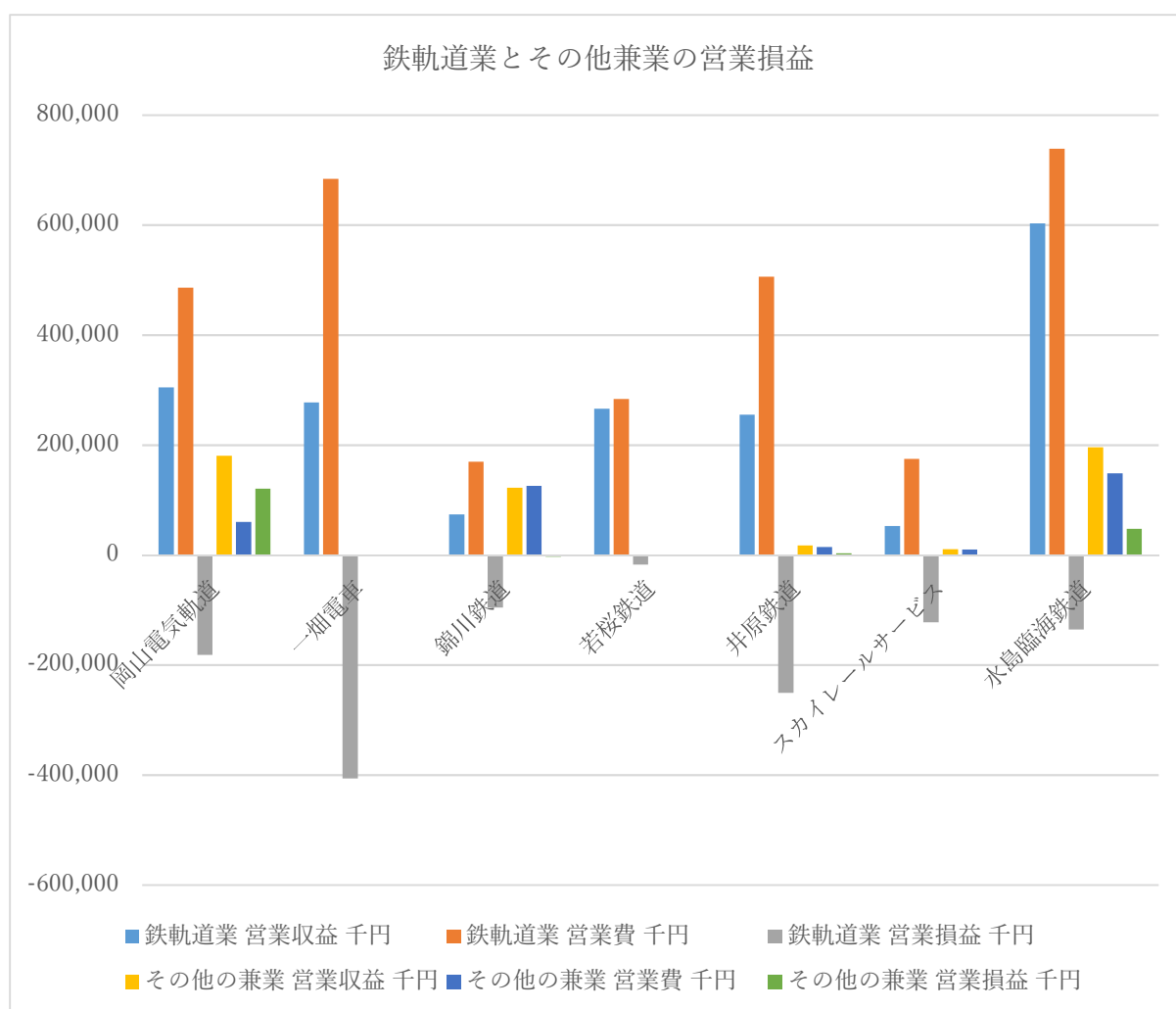
3-3. 鉄軌道業とその他の兼業損益

錦川鉄道の鉄軌道業営業損益のマイナスは比較した中では少ない、一方で鉄軌道業や自動車業、不動産業以外の、その他兼業の営業収益と営業費は比較した中では多い。

単位：千円

	鉄軌道業			※その他の兼業		
	営業収益	営業費	営業損益	営業収益	営業費	営業損益
岡山電気軌道	304,831	486,248	-181,417	180,613	60,128	120,485
一畑電車	277,419	683,973	-406,554	-	-	-
錦川鉄道	73,891	169,743	-95,852	121,952	125,450	-3,498
若桜鉄道	265,741	283,382	-17,641	-	-	-
井原鉄道	255,086	505,798	-250,712	17,501	14,491	3,010
スカイレールサービス	52,432	174,943	-122,511	10,517	9,673	844
水島臨海鉄道	602,920	738,383	-135,463	195,636	148,225	47,411

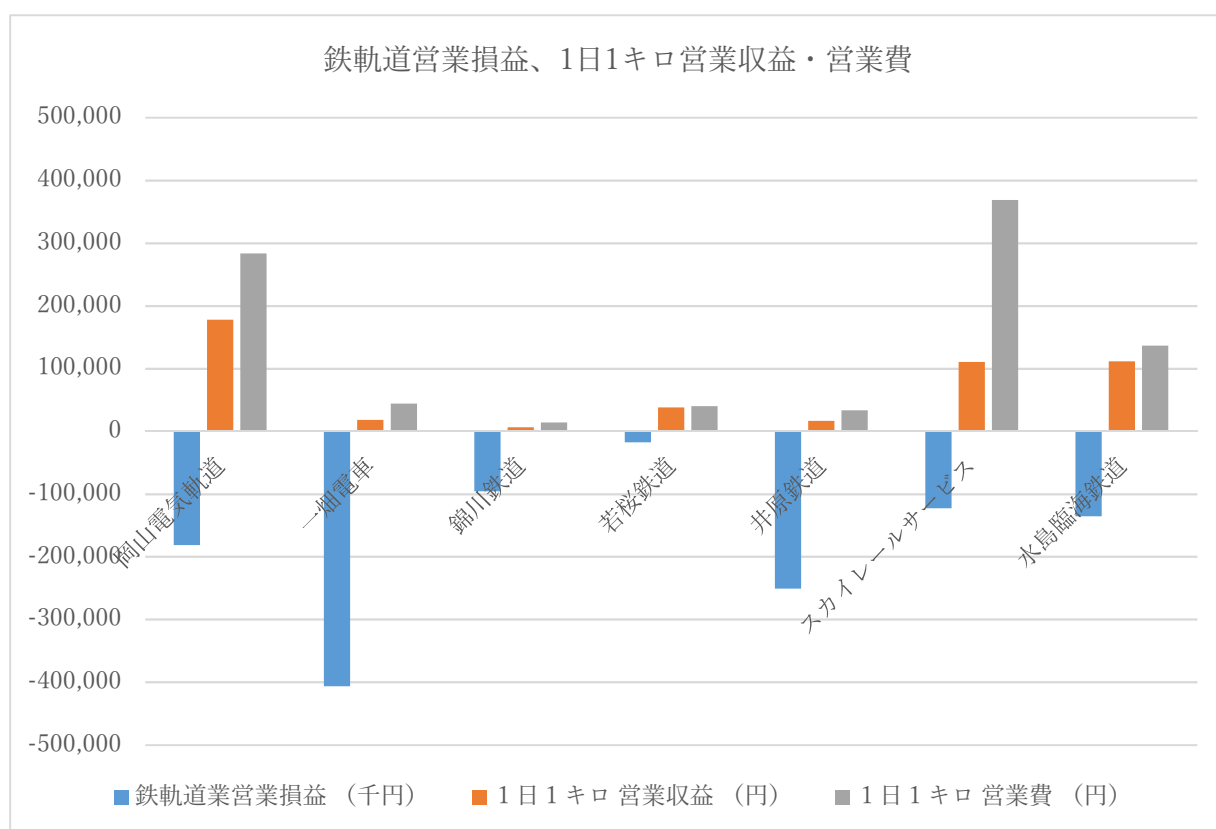
※その他の兼業とは、自動車業、不動産業以外の事業を示す



3-4. 1日1キロ営業収益・営業費

錦川鉄道は、鉄軌道業営業損益のマイナスは比較した中で比較的小さいものの、1日1キロ営業収益は最も少ない。

	鉄軌道業営業損益	1日1キロ	
		営業収益	営業費
	(千円)	(円)	(円)
岡山電気軌道	-181,417	177,692.20	283,443.90
一畑電車	-406,554	18,010.70	44,405.20
錦川鉄道	-95,852	6,225.00	14,300.00
若桜鉄道	-17,641	37,817.10	40,327.60
井原鉄道	-250,712	16,759.40	33,231.40
スカイレールサービス	-122,511	110,499.50	368,689.10
水島臨海鉄道	-135,463	111,610.50	136,687.00



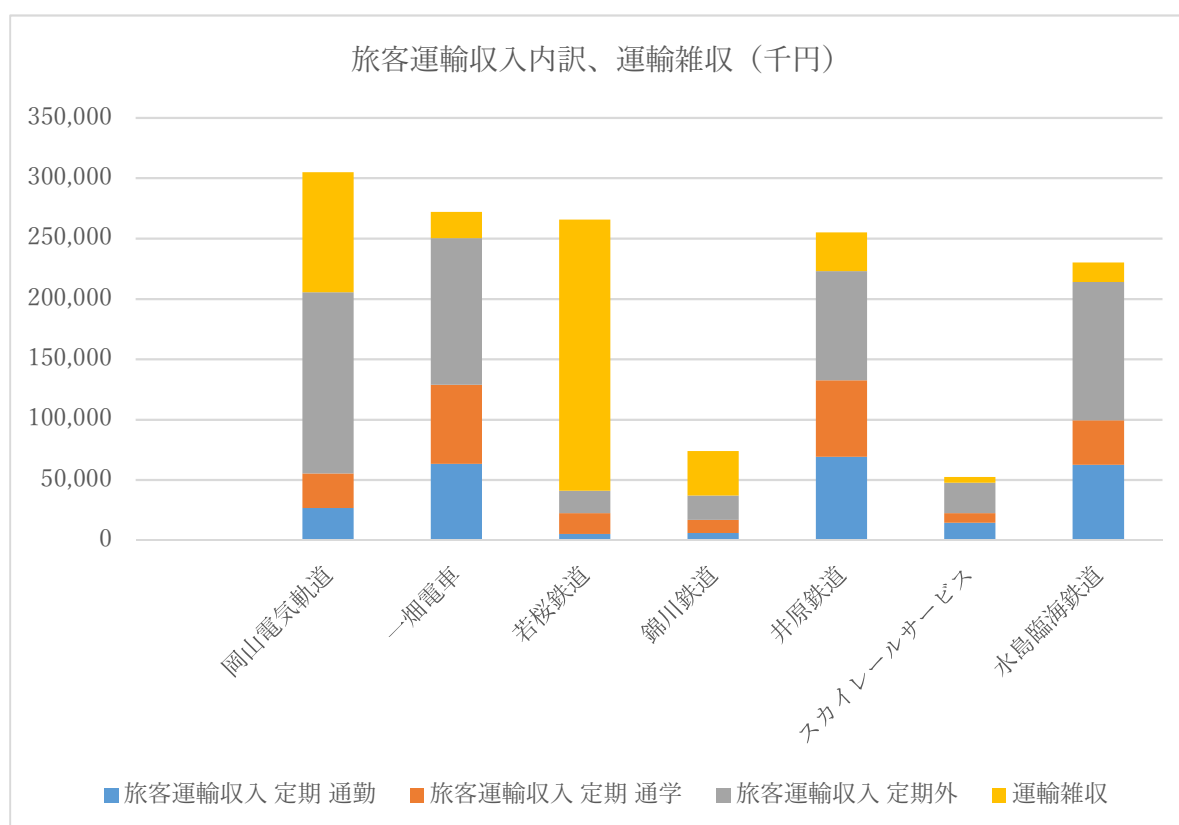
3-5. 旅客収入と運輸雑収

錦川鉄道線は旅客運輸収入の内訳と総額は若狭鉄道と類似しているが、若狭鉄道は運輸雑収が比較した事業者の中でずば抜けて大きく、錦川鉄道とは大きな差がある。錦川鉄道線の運輸雑収収入の割合は旅客運輸収入と運輸雑収合計の約 5 割で、運輸収入全体に占める割合は比較的大きい。

単位：千円

	旅客運輸収入			運輸雑収	総合計
	定期通勤	定期通学	定期外		
岡山電気軌道	26,827	28,593	149,898	99,513	304,831
一畑電車	63,321	65,575	121,363	21,817	272,687
若狭鉄道	5,300	17,125	18,701	224,615	41,157
錦川鉄道	6,100	10,831	20,117	36,843	73,891
井原鉄道	69,220	63,349	90,350	32,167	255,086
スカイレールサービス	14,379	8,172	25,001	4,880	52,432
水島臨海鉄道	62,524	36,768	114,706	16,234	602,921

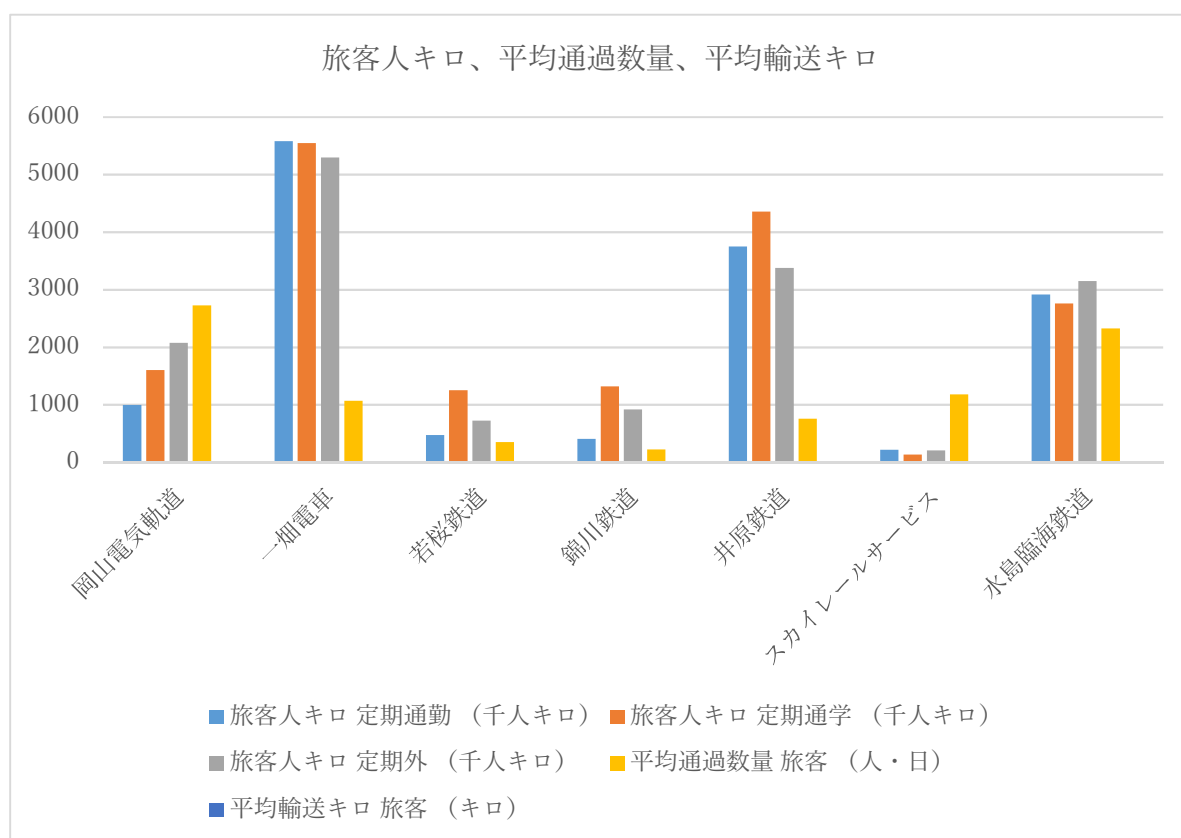
鉄道統計年報（令和 2 年）中国運輸局管内事業者から抜粋



3-6. 旅客人キロ内訳、平均通過数量、平均輸送キロ

錦川鉄道の平均通過数量（旅客）は223人日で比較した中で最小だが、平均輸送キロは19.4キロと最長である。通学定期利用者が他同様に重要な顧客となっている。

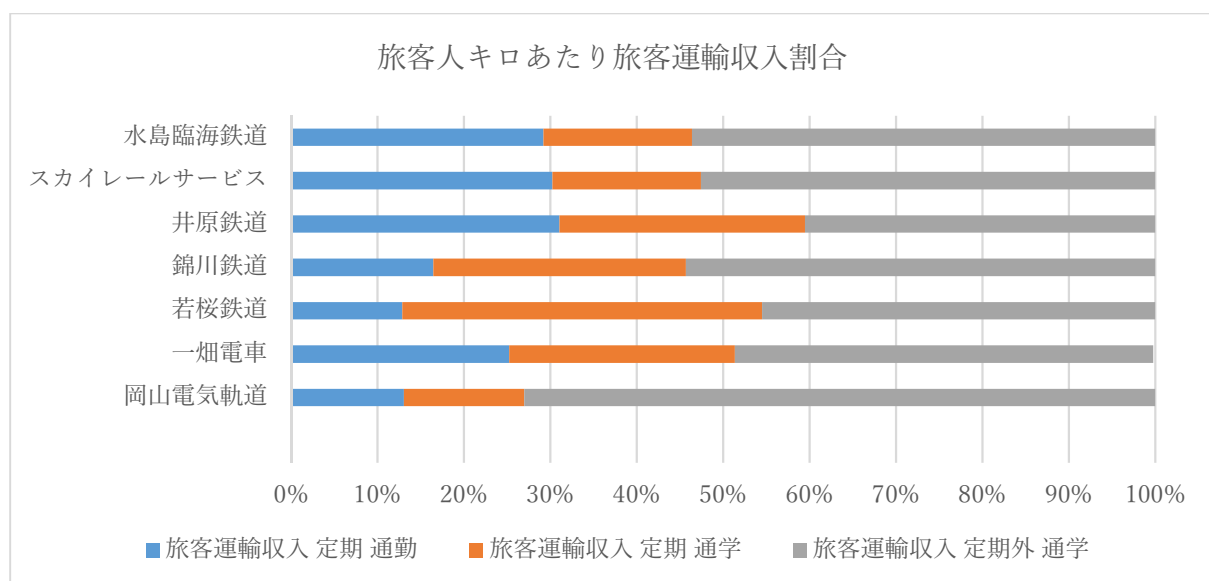
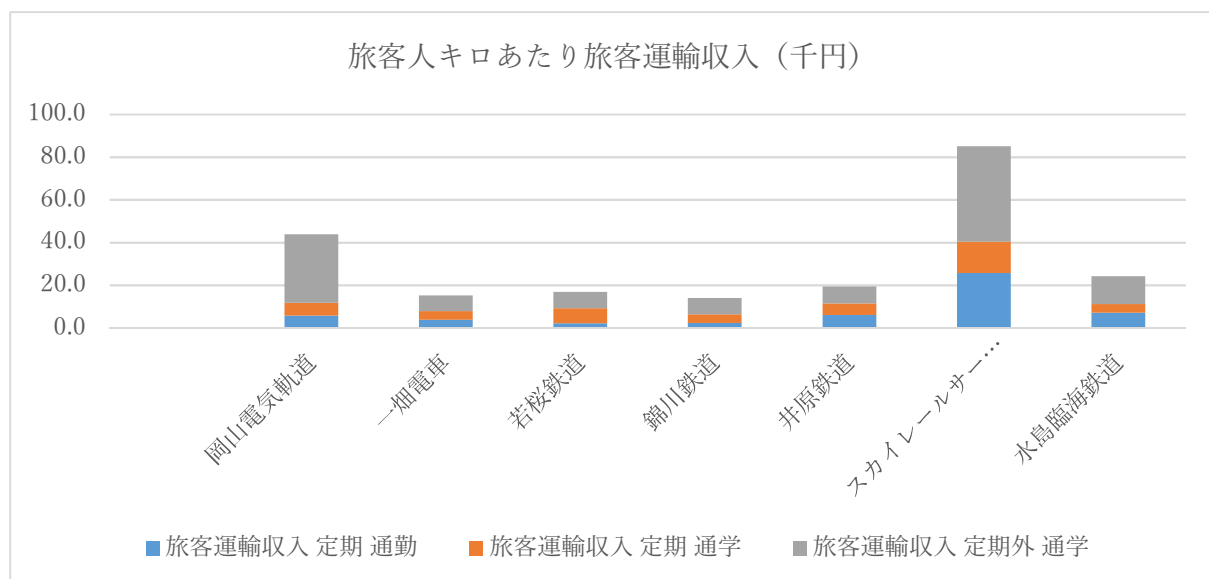
	旅客人キロ				平均通過 数量	平均輸送 キロ
	定期		定期外	合計		
	通勤	通学			旅客	
	(千人キロ)				(人・日)	(キロ)
岡山電気軌道	999	1,604	2,074	4,677	2,726	1.9
一畑電車	5,583	5,547	5,294	16,424	1,066	16.4
若桜鉄道	474	1,250	722	2,446	349	6.7
錦川鉄道	409	1,319	917	2,645	223	19.4
井原鉄道	3,752	4,359	3,380	11,491	755	13.6
スカイレールサービス	220	134	205	559	1,178	1.2
水島臨海鉄道	2,917	2,761	3,147	8,825	2,325	6.6



3-7. 旅客人キロあたりの旅客運輸収入

事業規模の異なる事業者を比較するため、旅客人キロあたりの旅客運輸収入で比較すると、錦川鉄道は、通学定期利用者の収入が旅客運輸収入に占める割合が比較的大きい。

	旅客運輸収入（千円）				旅客人キロ （千人キロ）
	定期通勤	定期通学	定期外	合計	
岡山電気軌道	5.7	6.1	32.1	43.9	4,677
一畑電車	3.9	4.0	7.4	15.3	16,424
若桜鉄道	2.2	7.0	7.6	16.8	2,446
錦川鉄道	2.3	4.1	7.6	14.0	2,645
井原鉄道	6.0	5.5	7.9	19.4	11,491
スカイレールサービス	25.7	14.6	44.7	85.1	559
水島臨海鉄道	7.1	4.2	13.0	24.2	8,825

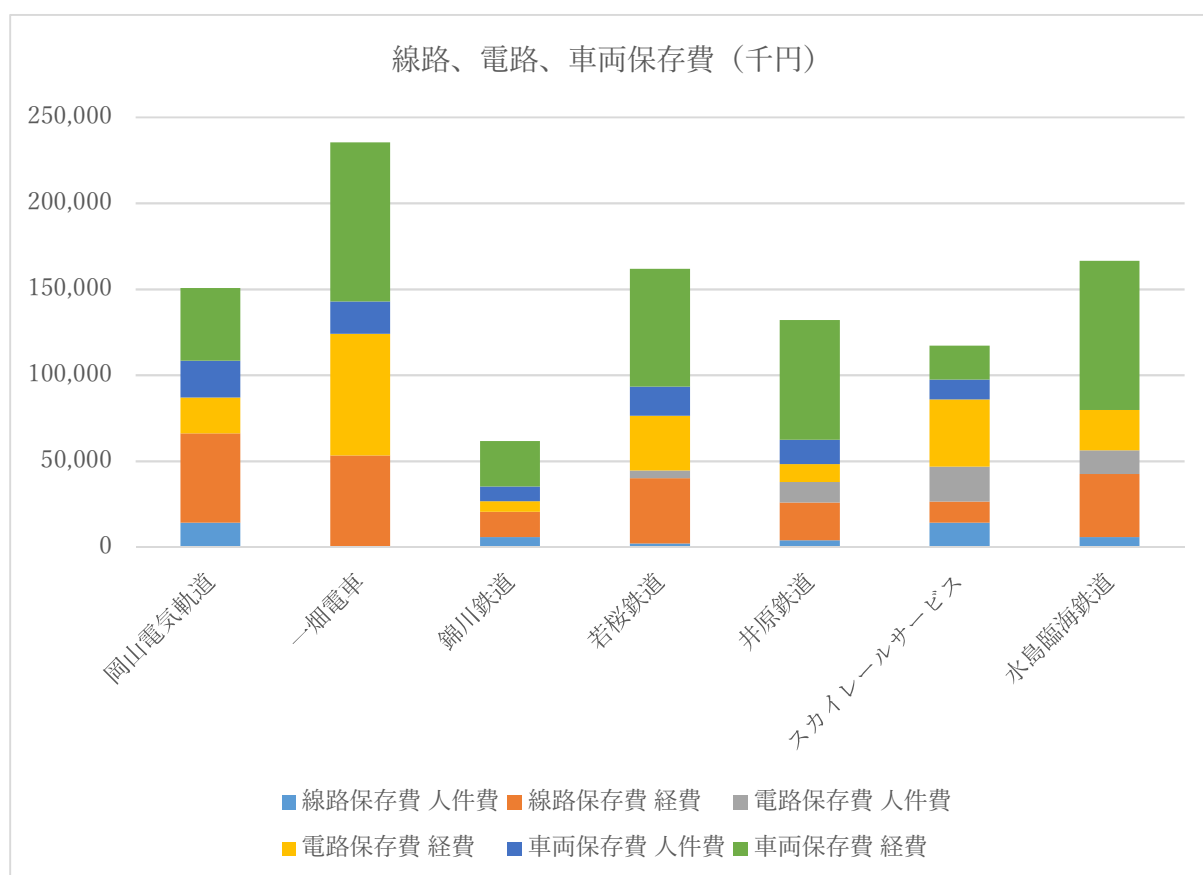


3-8. 線路、電路、車両保存費

錦川鉄道は、線路、電路、車両保存費の合計が比較する中で最も少ない。

単位：千円

	線路保存費		電路保存費		車両保存費	
	人件費	経費	人件費	経費	人件費	経費
岡山電気軌道	14,330	51,932	-	20,835	21,403	42,298
一畑電車	-	53,348	-	70,701	18,760	92,700
錦川鉄道	5,948	14,660	-	6,115	8,545	26,496
若桜鉄道	2,101	37,958	4,616	31,842	16,796	68,487
井原鉄道	3,979	22,072	11,782	10,556	14,054	69,746
スカイレールサービス	14,173	12,450	20,280	38,948	11,697	19,739
水島臨海鉄道	5,883	36,742	13,700	23,523	-	86,783

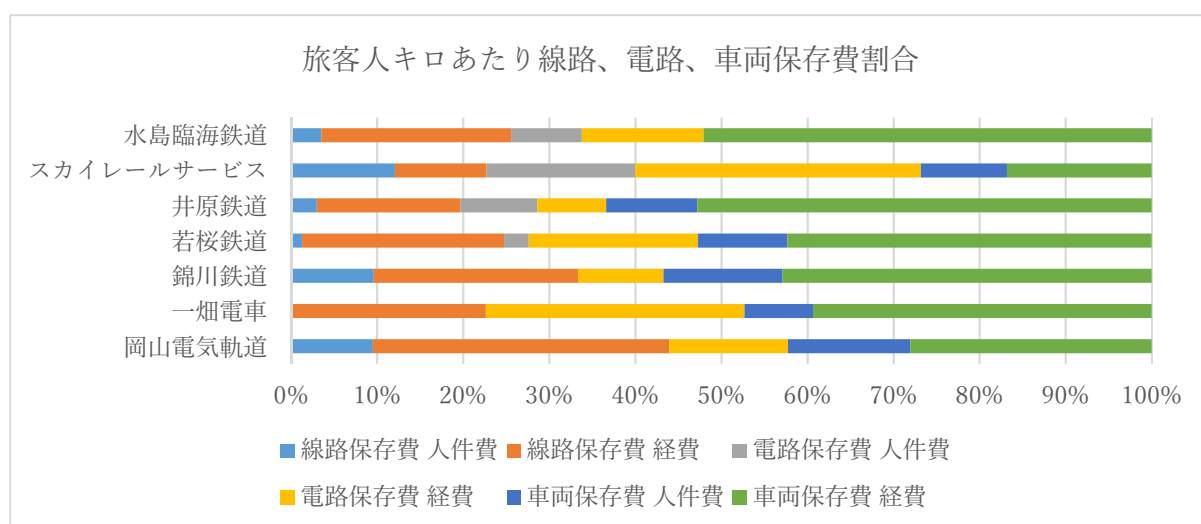
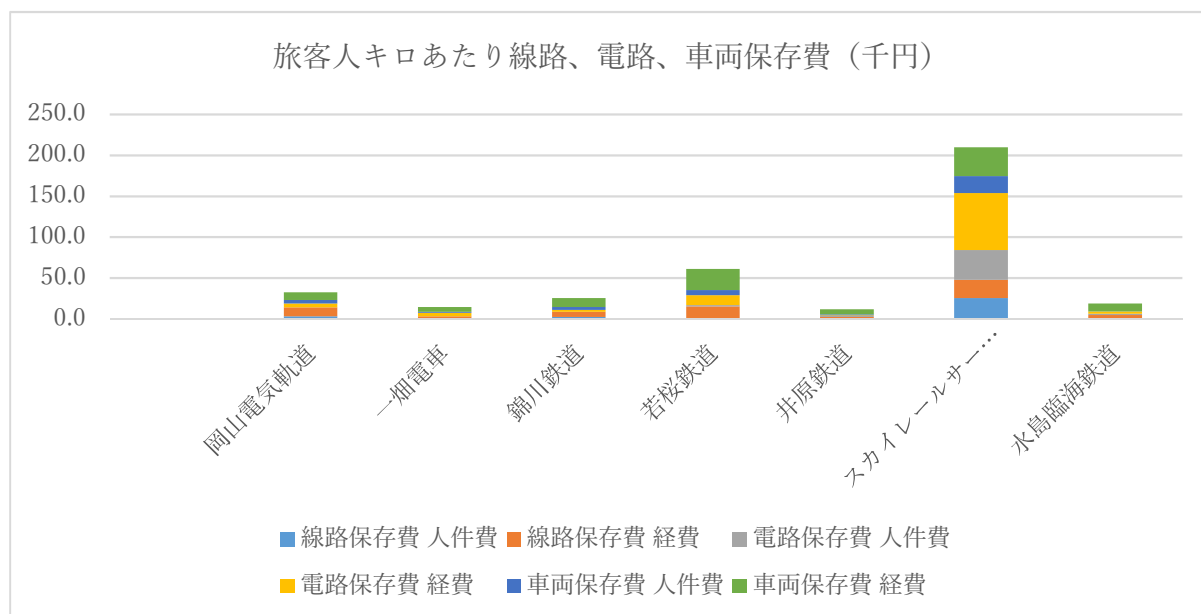


3-9. 旅客人キロあたりの各種保存費

錦川鉄道の線路保存費人件費と経費は、線路、電路、車両保存費に占める割合が比較的大きい。

単位：千円

	線路保存費		電路保存費		車両保存費	
	人件費	経費	人件費	経費	人件費	経費
岡山電気軌道	3.1	11.1	-	4.5	4.6	9.0
一畑電車	-	3.2	-	4.3	1.1	5.6
錦川鉄道	2.4	6.0	-	2.5	3.5	10.8
若桜鉄道	0.8	14.4	1.7	12.0	6.4	25.9
井原鉄道	0.3	1.9	1.0	0.9	1.2	6.1
スカイレールサービス	25.4	22.3	36.3	69.7	20.9	35.3
水島臨海鉄道	0.7	4.2	1.6	2.7	-	9.8

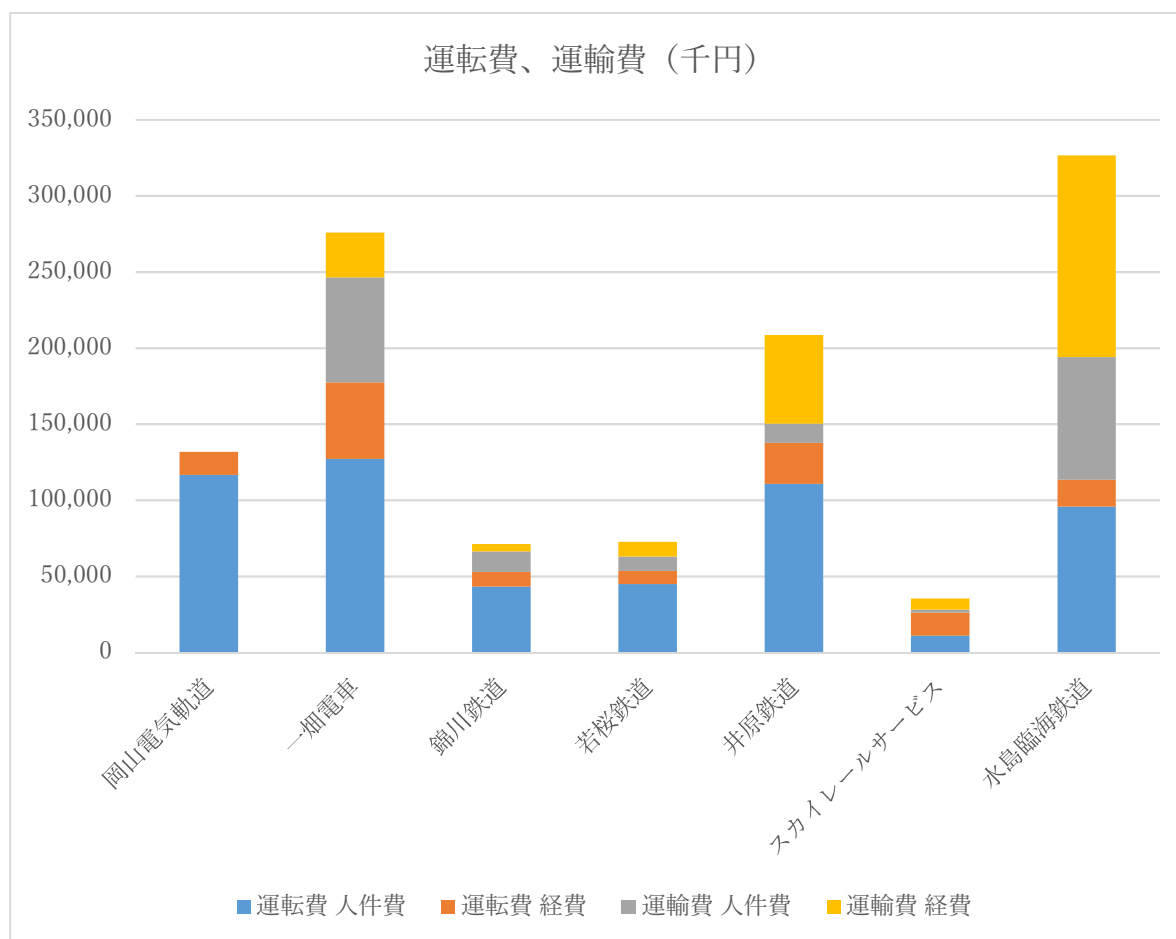


3-10. 運転費、運輸費

錦川鉄道の運転費、運輸費の額や割合は若桜鉄道と類似している。

単位：千円

	運転費		運輸費	
	人件費	経費	人件費	経費
岡山電気軌道	116,611	15,255	-	-
一畑電車	127,219	50,223	68,984	29,350
錦川鉄道	43,163	9,769	13,509	4,820
若桜鉄道	44,779	8,682	9,490	9,724
井原鉄道	110,811	26,747	12,709	58,259
スカイレールサービス	11,071	15,084	1,958	7,274
水島臨海鉄道	95,778	17,714	80,493	132,606

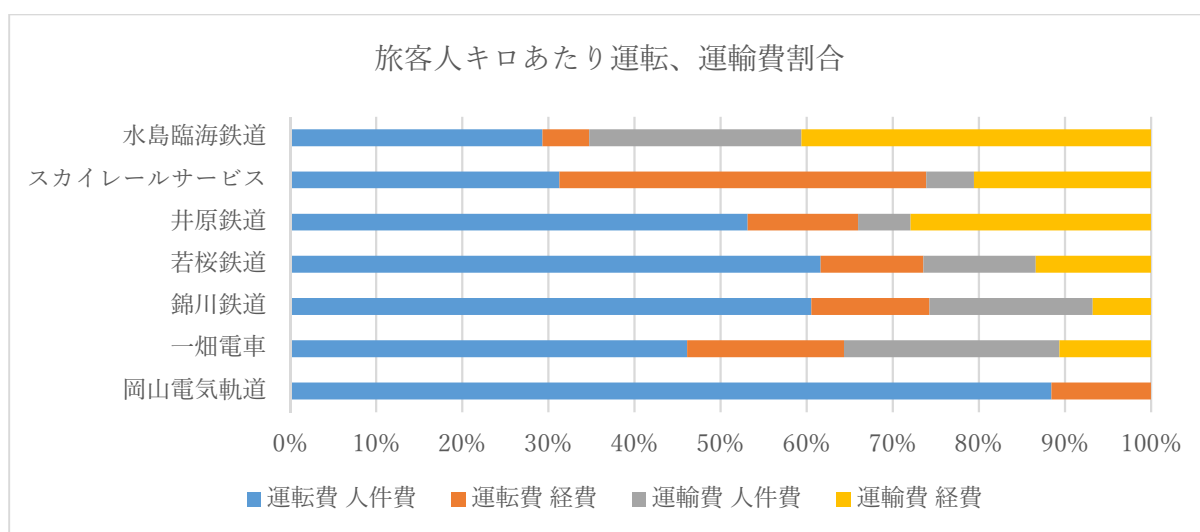
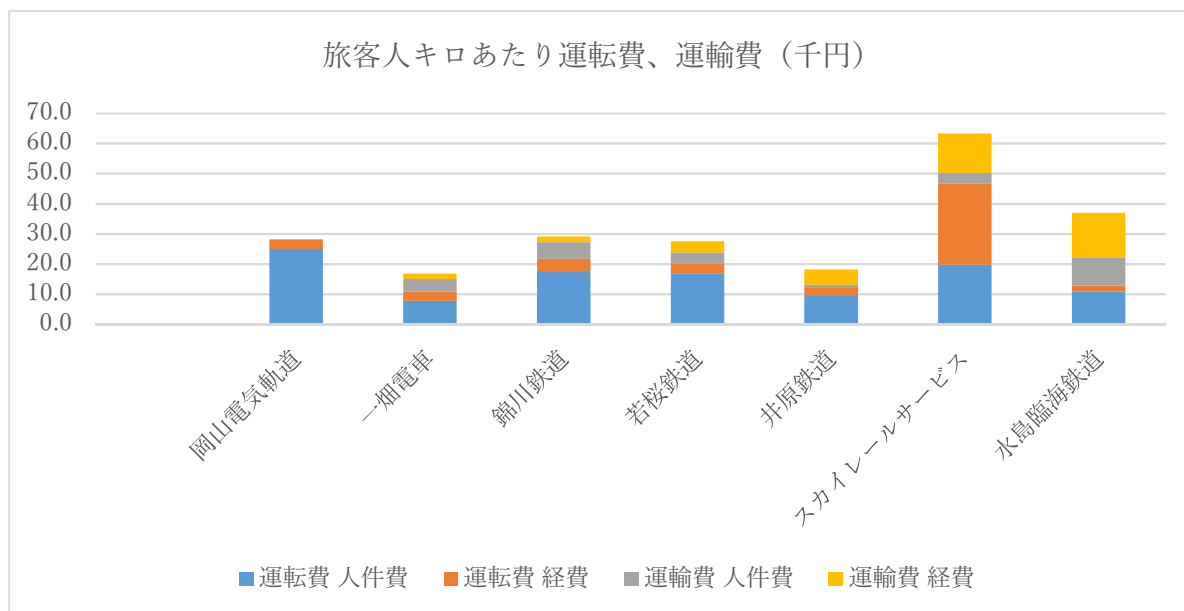


3-11. 旅客人キロあたりの運転費、運輸費

錦川鉄道は、運転費人件費の割合が、運転費、運輸費全体に占める割合が比較的大きい。

単位：千円

	運転費		運輸費	
	人件費	経費	人件費	経費
岡山電気軌道	24.9	3.3	-	-
一畑電車	7.7	3.1	4.2	1.8
錦川鉄道	17.6	4.0	5.5	2.0
若桜鉄道	16.9	3.3	3.6	3.7
井原鉄道	9.6	2.3	1.1	5.1
スカイレールサービス	19.8	27.0	3.5	13.0
水島臨海鉄道	10.9	2.0	9.1	15.0

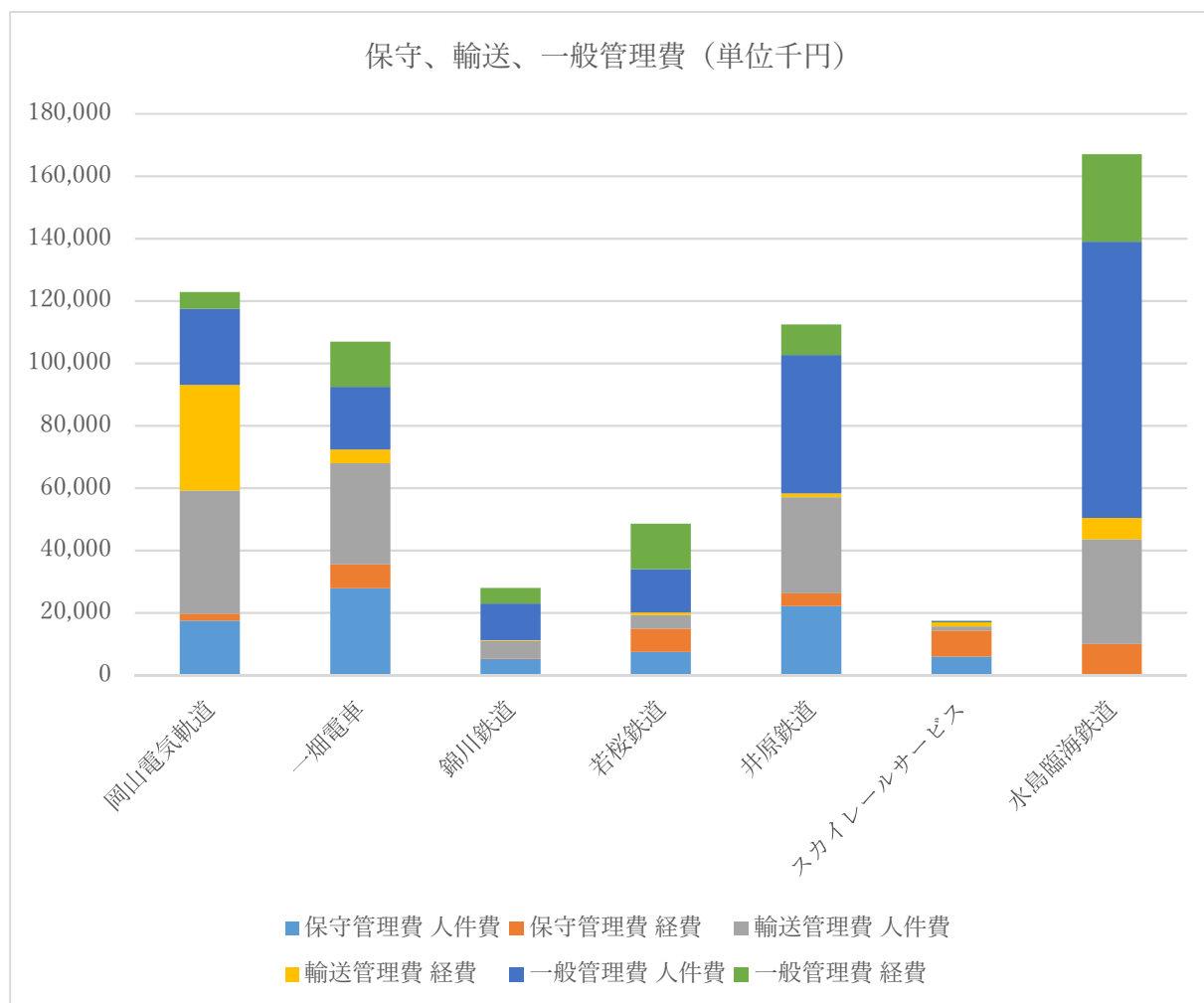


3-12、保守管理費、輸送管理費、一般管理費

錦川鉄道は、保守、輸送管理費の経費が比較する中でずば抜けて少ない。

単位：千円

単位：千円	保守管理費		輸送管理費		一般管理費	
	人件費	経費	人件費	経費	人件費	経費
岡山電気軌道	17,417	2,229	39,564	33,772	24,394	5,447
一畑電車	27,898	7,565	32,488	4,399	20,065	14,513
錦川鉄道	5,191	184	5,622	188	11,791	4,970
若桜鉄道	7,403	7,482	4,380	821	13,877	14,549
井原鉄道	22,167	4,023	30,792	1,227	44,365	9,805
スカイレールサービス	5,873	8,441	1,301	1,280	370	143
水島臨海鉄道	-	9,949	33,608	6,867	88,506	28,034

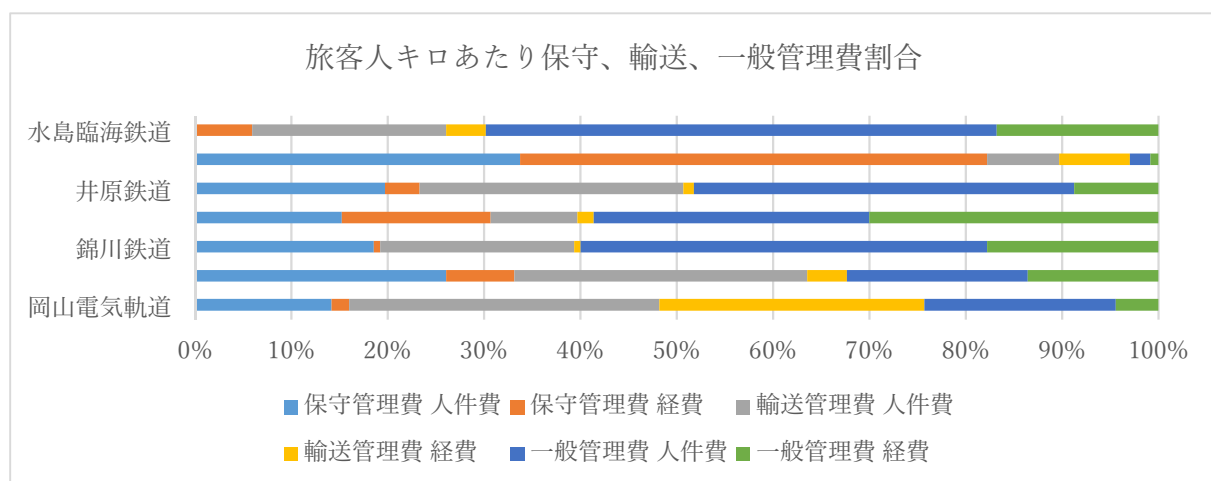
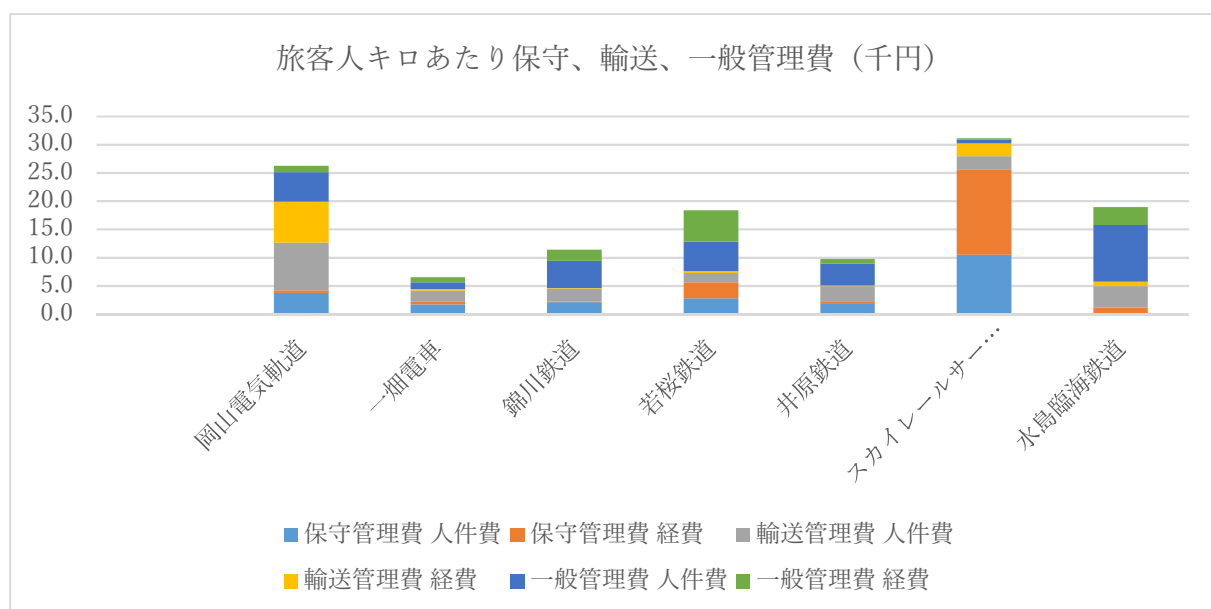


3-13. 旅客人キロあたり保守、輸送、一般管理費

錦川鉄道は保守管理費と輸送管理費の経費が、保守、輸送、一般管理費全体に占める割合が比較的小さい。一方で一般管理費の人件費の割合は比較的大きい。

単位：千円

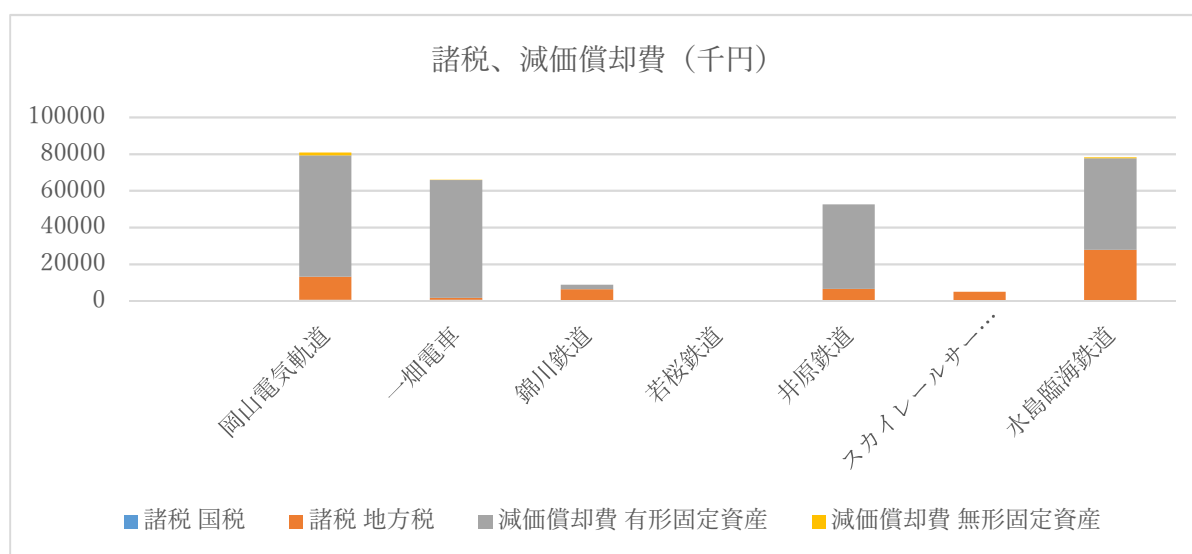
	保守管理費		輸送管理費		一般管理費	
	人件費	経費	人件費	経費	人件費	経費
岡山電気軌道	3.7	0.5	8.5	7.2	5.2	1.2
一畑電車	1.7	0.5	2.0	0.3	1.2	0.9
錦川鉄道	2.1	0.1	2.3	0.1	4.8	2.0
若桜鉄道	2.8	2.8	1.7	0.3	5.2	5.5
井原鉄道	1.9	0.4	2.7	0.1	3.9	0.9
スカイレールサービス	10.5	15.1	2.3	2.3	0.7	0.3
水島臨海鉄道	-	1.1	3.8	0.8	10.0	3.2



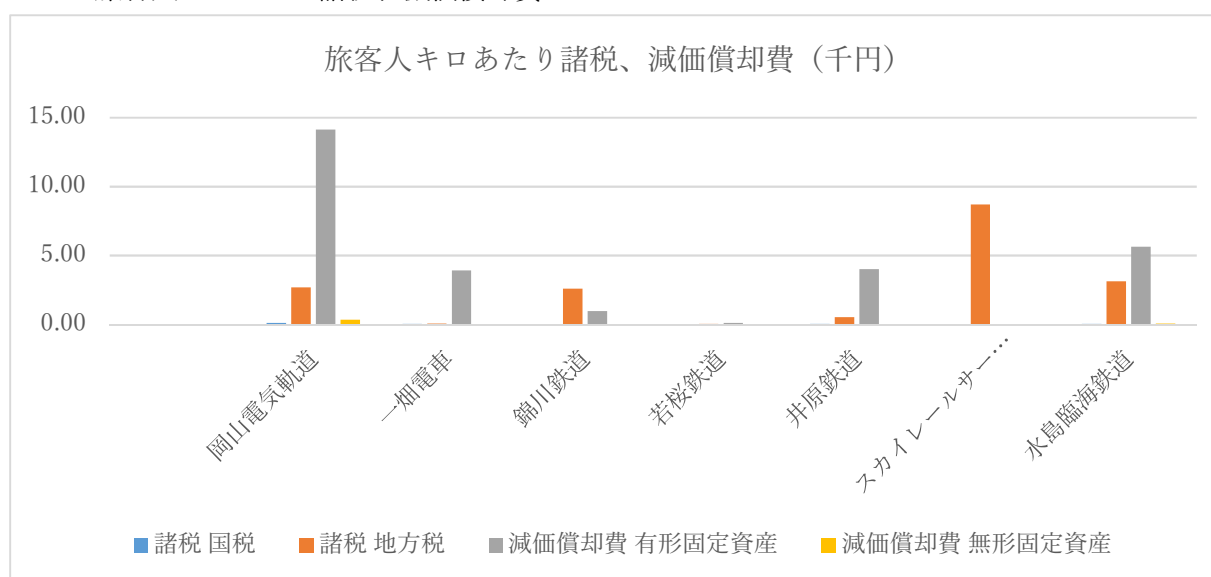
3-14. 諸税、減価償却費

単位：千円

	諸税		減価償却費	
	国税	地方税	有形固定資産	無形固定資産
岡山電気軌道	535	12,565	66,083	1,578
一畑電車	546	1,022	64,161	31
錦川鉄道	38	6,346	2,388	-
若桜鉄道	20	93	282	-
井原鉄道	377	6,077	46,056	-
スカイレールサービス	-	4,861	-	-
水島臨海鉄道	301	27,532	49,764	600



3-15. 旅客人キロあたり諸税、減価償却費



4. 用語の定義

【線路保存費】有形固定資産運送施設中電路（変電所機械及び通信機械を含む。）、車両（線路保存用特殊車両を除く。）及び自動出改札装置等の営業用機械装置を除いた一切の固定資産の維持補修（検査、整備、清掃及び修繕。以下同じ。）に要する作業費（厚生福利施設費及び一般管理費に整理されるものを除く。）

【電路保存費】有形固定資産運送施設中電路、変電所機械、通信機械及び電路保存用特殊車両の維持補修に要する作業費

【車両保存費】有形固定資産運送施設中車両（線路保存用特殊車両及び電路保存用特殊車両を除く。）の維持補修に要する作業費

【運転費】列車の運転に要する作業費、人件費は機関区、電車区、車掌区等運転関係の現業従事員に係る人件費

【運輸費】旅客及び貨物の取扱い並びに列車の組成及び車両の入換えに要する作業費、人件費は停車場、営業所及び信号場の業務に従事する者に係る人件費

【保守管理費】有形固定資産運送施設の保守の作業管理に要する費用（項において線路管理費、電路管理費及び車両管理費に区分することができる。）

【輸送管理費】運転及び運輸の作業管理に要する費用（項において運転管理費及び運輸管理費に区分することができる。）

【一般管理費】 鉄道事業の運営の全般に関連する総括的業務に係る費用

以上