

錦川清流線あり方検討報告書（案）

令和7年 月

岩 国 市

「錦川清流線あり方検討報告書（案）」は、現時点のものであり、今後開催する「意見を聴く会」などを経て内容が変更となる場合があります。

67～74 ページの「あり方ごとの今後 10 年間の収支の比較」につきましては、数値が確定しておりませんので公表は差し控えさせていただきます。

— もくじ —

第1章	錦川清流線あり方検討の目的	1
第2章	錦川清流線の沿革	2
第3章	錦川清流線沿線地域の現状分析	3
3-1	沿線人口の現状	3
3-2	沿線の施設等の分布状況	7
3-3	沿線の観光の現状	8
3-4	沿線の公共交通機関の現状	9
第4章	錦川鉄道㈱の現状と経営分析	10
4-1	錦川清流線の現状	10
4-2	錦川鉄道㈱の実績に見る現状分析	11
4-3	令和2年度鉄道統計年報による中国運輸局管内中小鉄軌道事業者との比較	18
第5章	錦川清流線のアンケート調査	21
5-1	利用者アンケート調査の分析	22
5-2	沿線住民アンケート調査の分析	33
5-3	沿線住民アンケート調査と利用者アンケート調査の比較分析	45
第6章	錦川清流線沿線人口の将来予測と旅客運輸収入予測	48
6-1	人口統計に基づく沿線人口の将来予測	48
6-2	沿線人口の将来予測に基づく収入の将来予測	55
第7章	今後の錦川清流線のあり方の検討	57
7-1	あり方案の選定の結果	57
7-2	あり方検討の各種前提条件	59
7-3	各あり方の収支シミュレーションにおける前提条件等	62
7-4	あり方ごとの今後10年間の収支の比較	67
第8章	各あり方案のメリット・デメリットの整理について	75
8-1	共通懸案事項	75
8-2	現状維持による全線存続案	75
8-3	公有民営上下分離方式による存続案	76
8-4	みなし上下分離方式による存続案	77
8-5	一部廃線案（一部バス転換）	78
8-6	全部廃線案（全線バス転換）	79

第1章 錦川清流線あり方検討の目的

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すが、沿線人口の減少や少子高齢化、車社会の進展などに伴い、利用者数は最も多かった昭和63年度の約58万4,000人に対し、令和5年度には約13万1,000人まで減少しています。

また、施設や設備については、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な状況が続いています。

その他、錦川清流線開業当時に積み立てた鉄道経営対策基金は残り少なくなってきました。

このような状況の中、近年における錦川鉄道(株)の毎年の赤字額は、1億円を超える状況が続いており、赤字を補填している市からの補助金についても、その財源として活用している過疎対策事業債（ソフト）の発行限度額減少により、今後、さらに多くの税金等を投入せざるを得ない状況となっています。

このように、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、岩国市として、副市長をチーフとし、関係する部長級の職員で構成する「錦川清流線 あり方検討プロジェクトチーム」を組織し、錦川清流線の将来のあり方について、検討を行うこととしました。

なお、検討にあたっては、「廃線ありき」といったものではなく、ニュートラルな立場で、まずは利用状況等の調査や現状分析を行うとともに、鉄道運営に関する専門的な知見などを取り入れるため、有識者などで構成する「錦川清流線のあり方について意見を聴く会」からの意見や助言を踏まえ、様々な方向性について、検討を行ってまいります。

今回の錦川清流線のあり方検討では、今後の方向性を決めるための資料となる複数案を取りまとめた「錦川清流線あり方検討報告書」を作成するため、収支シミュレーションや、メリット、デメリットなどについて検討を行います。

第2章 錦川清流線の沿革

大正11年	改正鉄道敷設法公布 「山口県岩国より島根県日原に至る鉄道」が指定
昭和25年	岩日線鉄道敷設期成同盟会結成
昭和29年	岩国～広瀬間工事着工
昭和35年11月	国鉄岩日線（川西～河山間）開業
昭和38年10月	国鉄岩日線（川西～錦町間）開業
昭和40年	岩日北線（錦町～六日市間）工事着工
昭和46年	河山鉱業所閉鎖により貨物営業廃止
昭和55年	国鉄再建法により岩日北線工事中断
昭和59年6月	国鉄岩日線が第2次特定地方交通線に指定
昭和61年11月	国鉄岩日線第3セクター鉄道化決定
昭和62年4月	錦川鉄道(株)設立 国鉄分割民営化、岩日線は西日本旅客鉄道(株)に引継ぐ
7月	錦川清流線開業（岩日線を引継ぐ）
平成元年8月	イベント対応車両1両増備、車両計6両となる
平成5年3月	守内かさ神駅開業
平成9年7月	開業10周年記念行事
平成17年11月	鉄道再生計画申請と国土交通省中国運輸局長の承認
平成18年3月	沿線市町村合併後に鉄道再生支援協議会を新たに設置
平成19年3月	新型車両「せせらぎ号」の展示会及び出発式
8月	錦川鉄道開業20周年記念式典行事
平成20年2月	新型車両「ひだまり号」「こもれび号」出発式
12月	新型車両「きらめき号」と新車4両連結
平成21年3月	開業21年で1,000万人の旅客輸送を達成
12月	南河内、北河内、河山の各駅にパークアンドライド駐車場が完成
平成24年8月	開業25周年記念式典開催
平成25年3月	「御庄」駅を「清流新岩国」駅に改称
10月	錦町駅開業50周年記念事業
平成29年3月	錦町駅舎等リニューアル及び鉄道資料館等新設
5月	国鉄レトロ車両「キハ40」JR東日本から譲渡
7月	開業30周年記念「感謝の集い」開催
平成31年3月	錦川清流線に新駅「清流みはらし駅」開業
令和5年2月	北河内駅にトイレを新設

第3章 錦川清流線沿線地域の現状分析

錦川清流線は、岩国市の川西駅から錦町駅に至る全長32.7kmのほぼ全線で、国道187号と錦川に沿っています。

沿線地域は、大きく分けると、岩国市街地域（岩国・錦見・横山・川西・平田・牛野谷地区）と藤河・御庄地域、北河内・南河内地域、錦・美川地域の4地域に分けることができます。

ここでは、この4地域を中心に現状分析を行います。

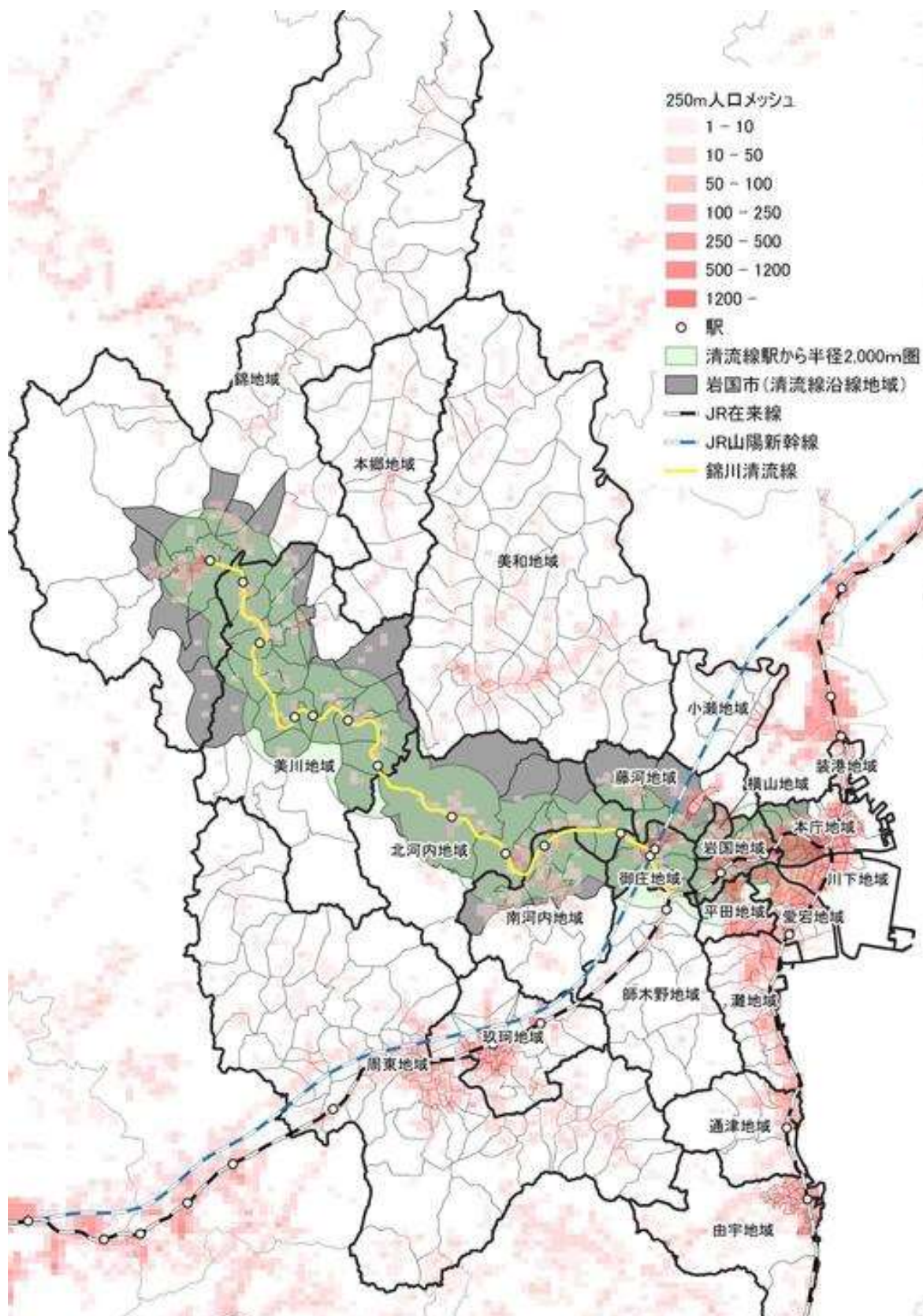
3-1 沿線人口の現状

沿線人口は岩国市街地域に集中し、錦川清流線沿線では藤河・御庄地域や錦地域にやや集積していますが、それ以外の地域は人口が分散しています。（図1）

駅付近にある程度人口集積が見られるのは、錦町駅と清流新岩国駅で、他の駅は付近にあまり人口集積が見られません。

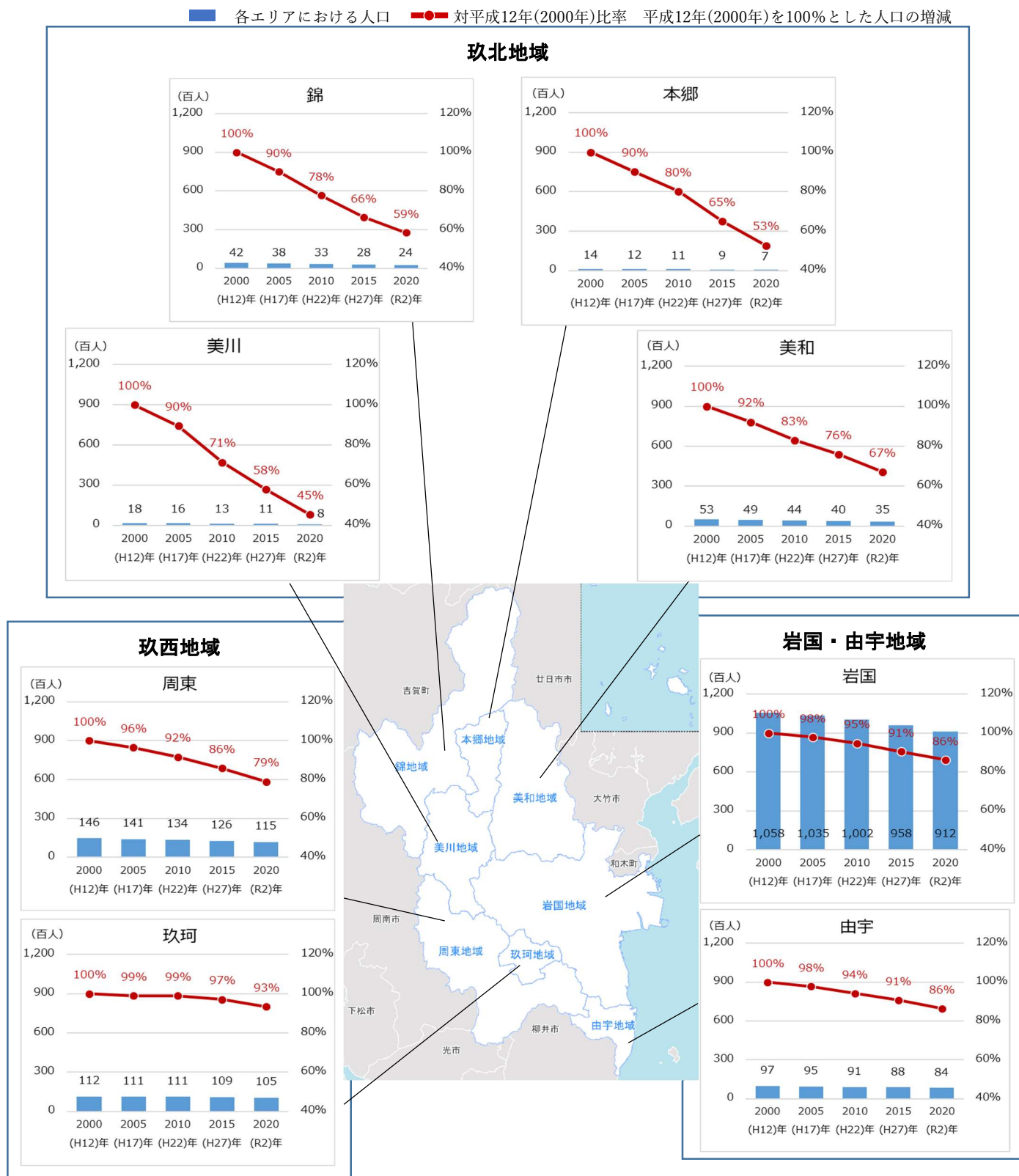
玖北エリアでは、錦地域・本郷地域・美和地域それぞれの中心部に一定の人口集積が見られるものの、その他は急峻な山岳地形の中に小規模集落が分散的な立地で、高齢化が進み、人口は近年急激に減少しています。

図1 令和2年度の沿線人口集積状況



錦川清流線の終点、錦町駅を中心とした玖北地域は、近年人口が急激に減少し、特に美川地域では平成12年(2000年)から令和2年(2020年)の20年の間に、人口が半分以上に減少しています。(図2)

図2 玖北地域の地域別人口推移



資料：国勢調査（平成12年(2000年)～令和2年(2020年)）

沿線4地域の令和2年(2020年)の年齢帯人口分布では、岩国市街地域がどの年齢帯も他地域と比べ圧倒的に多い状況です。

藤河・御庄地域は岩国市街地域より少ないながらも、どの年齢帯も均等に居住しています。

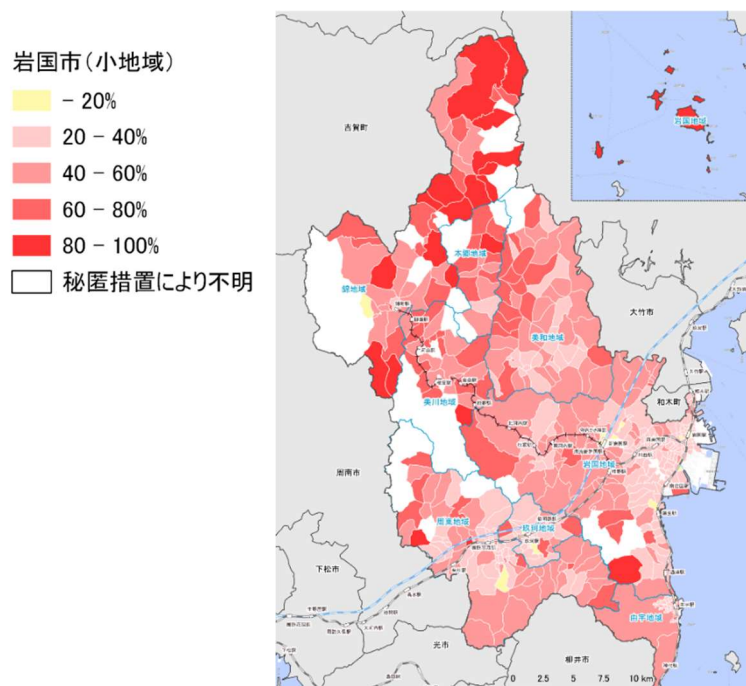
(表1)

錦・美川地域や北河内・南河内地域は高齢化が進み高齢人口帯が多い傾向にあります。(図3)

表1 沿線4地域の令和2年(2020年)の人口年齢帯分布

値	錦・美川地域	北河内・南河内地域	藤河・御庄地域	市街地地域	総計
合計 / 0～4歳	19	24	148	518	709
合計 / 5～9歳	36	36	155	757	984
合計 / 10～14歳	56	50	135	811	1052
合計 / 15～19歳	47	73	138	710	968
合計 / 20～24歳	53	47	135	415	650
合計 / 25～29歳	39	26	189	457	711
合計 / 30～34歳	47	40	200	613	900
合計 / 35～39歳	72	71	177	773	1093
合計 / 40～44歳	95	86	276	913	1370
合計 / 45～49歳	118	121	275	1169	1683
合計 / 50～54歳	89	123	201	888	1301
合計 / 55～59歳	151	135	215	836	1337
合計 / 60～64歳	170	146	219	832	1367
合計 / 65～69歳	233	187	248	948	1616
合計 / 70～74歳	306	215	273	1131	1925
合計 / 75～79歳	247	172	186	904	1509
合計 / 80～84歳	219	145	151	768	1283
合計 / 85～89歳	207	143	136	578	1064
合計 / 90～94歳	117	76	58	264	515
合計 / 95～99歳	45	33	16	77	171
合計 / 100歳以上	8	3	4	15	30
合計 / 年齢「不詳」	0	0	64	81	145
総計	2374	1952	3599	14458	22383
15歳以上(不詳除く)	2263	1842	3097	12291	19493

図3 地域ごとの高齢化率



資料：令和2年(2020年)国勢調査

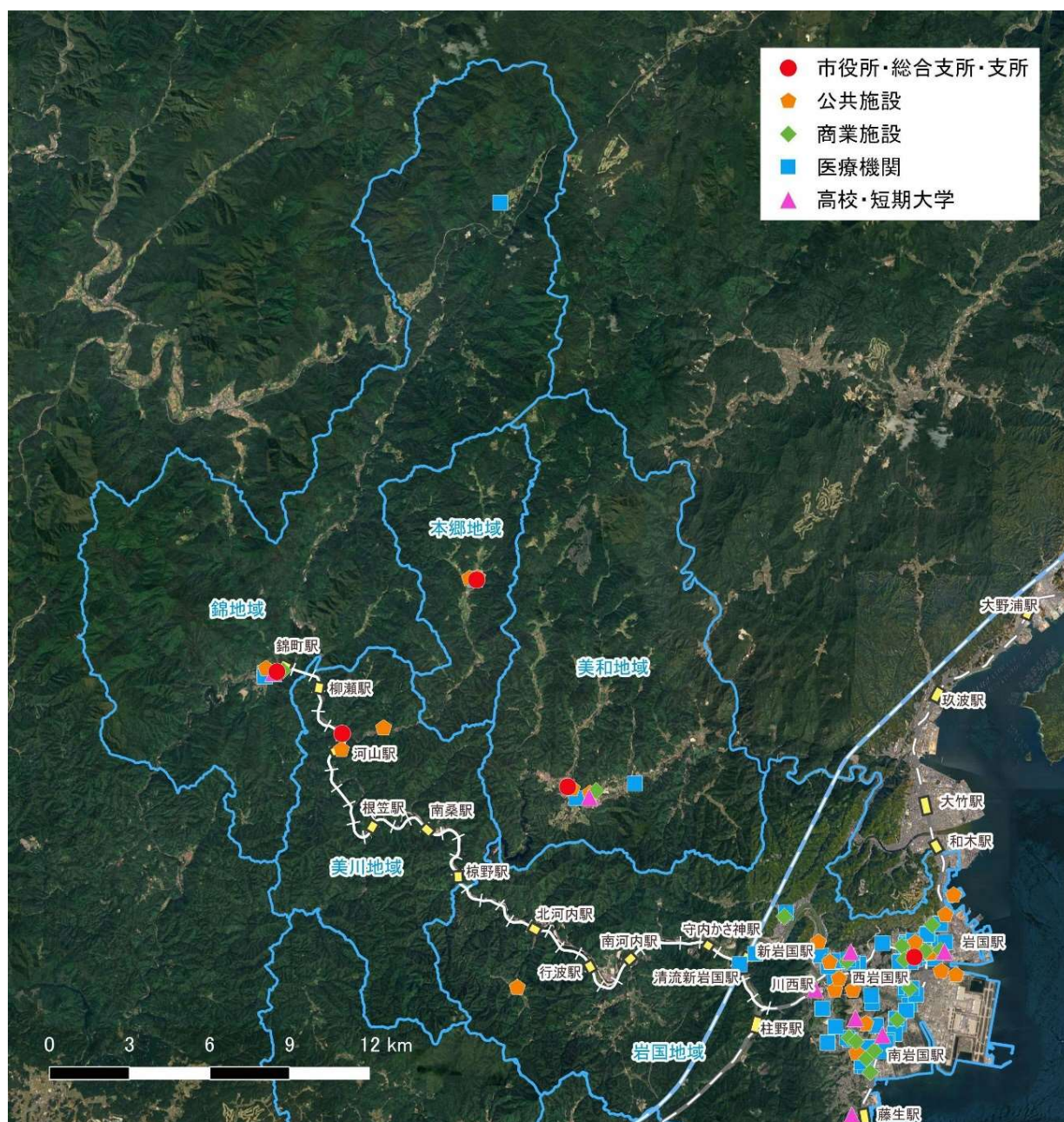
3-2 沿線の施設等の分布状況

岩国市の総合支所は錦地域・美和地域に、支所は美川地域・本郷地域にそれぞれ立地しており、医療機関として病院は錦地域・美和地域に、診療所もわずかに立地していますが、特に重要度の高い、子育て世代が安心して住み続けられるための内科小児科産婦人科などの医療機関などはありません。

商業施設として生鮮食料品を購入可能なスーパーが錦地域・美和地域に立地しています。

高等学校は、美和地域に岩国高等学校坂上分校が立地していますが、錦地域の岩国高等学校広瀬分校は令和6年度(2024年度)末で閉校しました。(図4)

図4 主要施設の分布



3-3 沿線の観光の現状

有名観光地である錦帯橋や岩国城は、錦川清流線の沿線からは離れており、これら観光と利用促進は、それほど強く結びついていないと思われます。

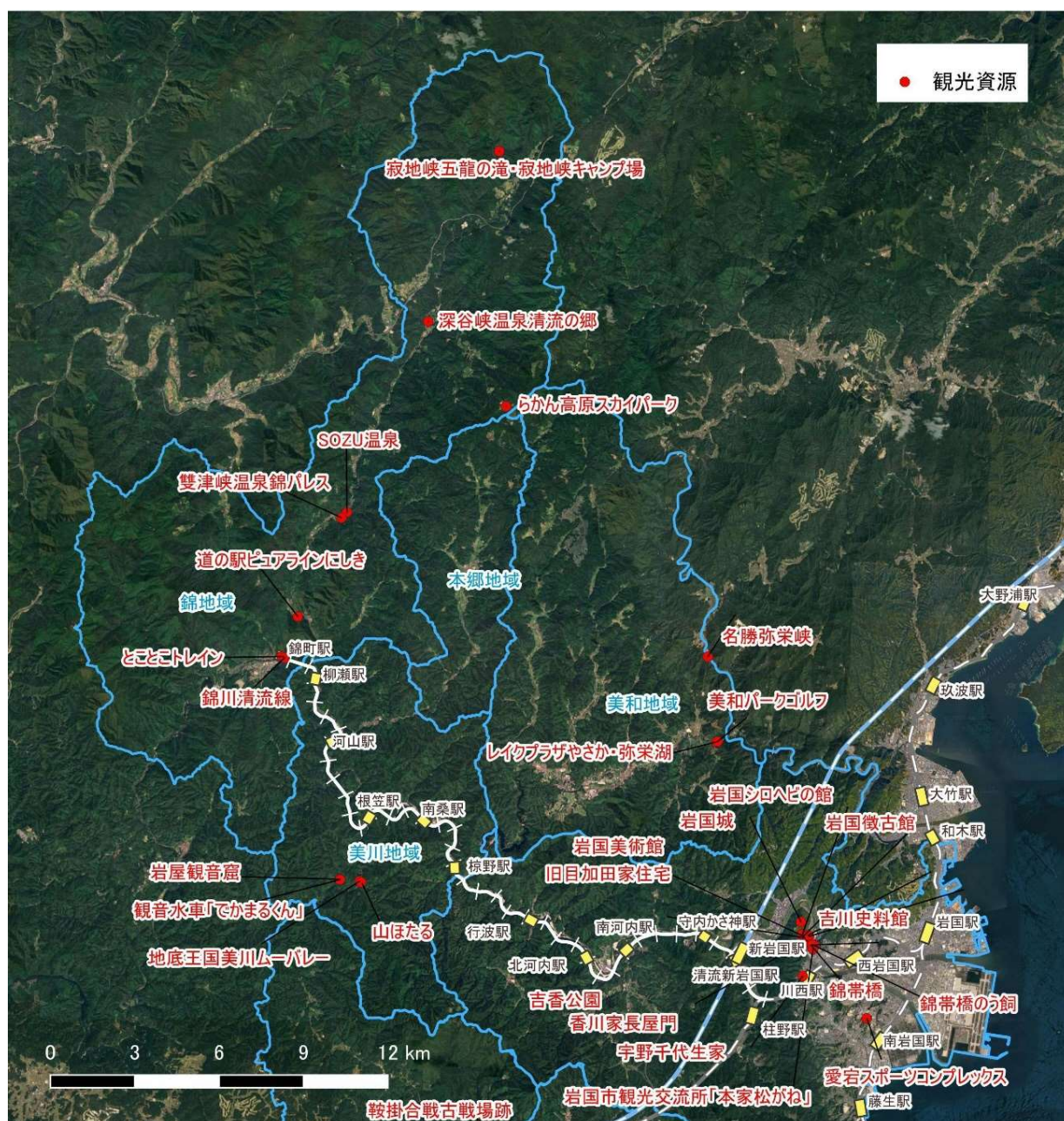
沿線の観光地として、玖北エリアには自然を活かした体験型の観光資源が分布しています。

(図5)

令和4年(2022年)5月に錦地域の「錦憩の家」が愛称「SOZU温泉」としてリニューアルオープンしました。

また、錦町駅から雙津峡温泉駅までの約6km間を、トロッコ遊覧車「とことこトレイン」が運行し、令和5年度(2023年度)の「とことこトレイン」の年間利用者数約12千人のうち、約7千人は錦川清流線を利用しています。

図5 主要観光資源の分布



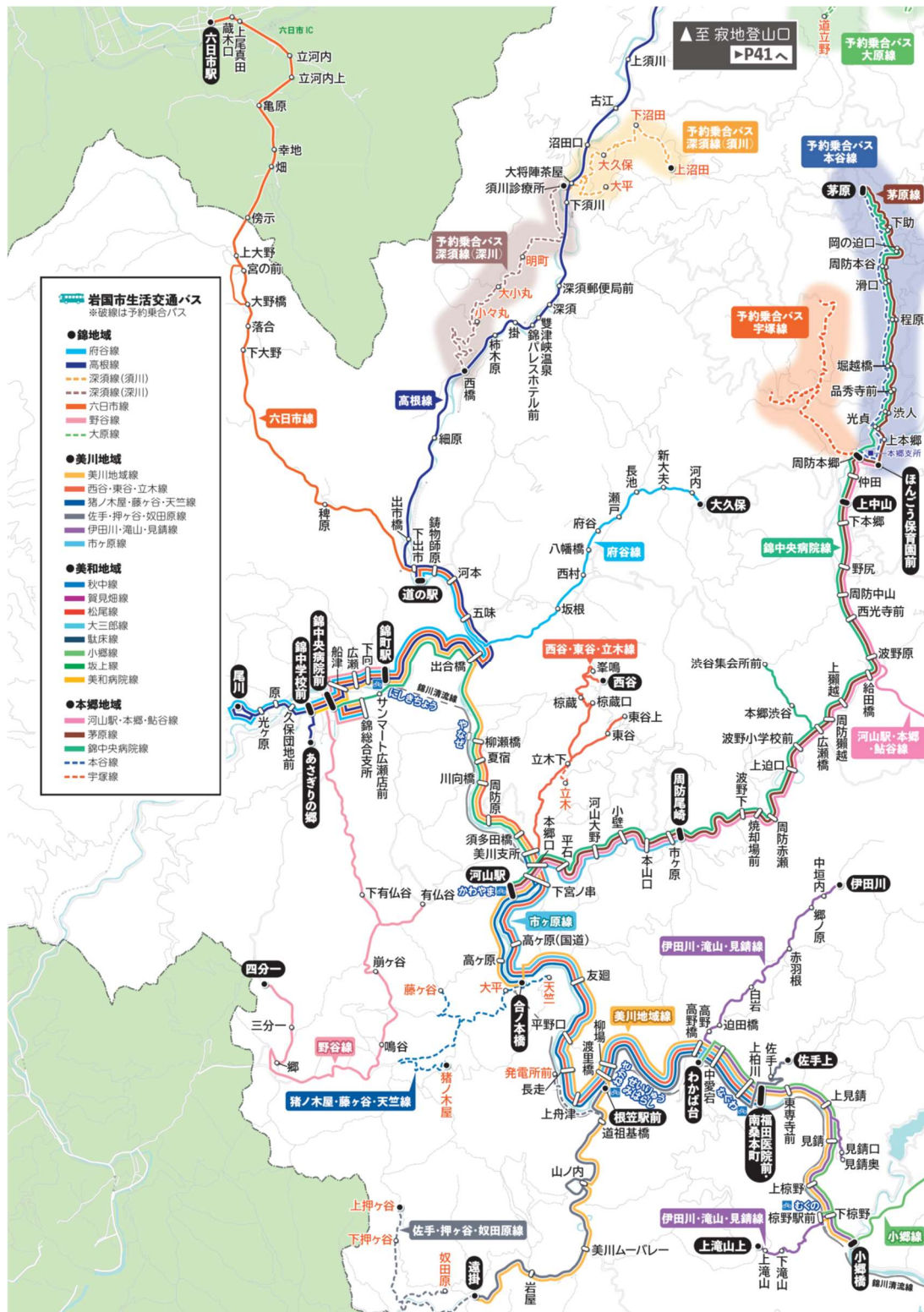
資料：岩国市公式観光webサイト「岩国旅の架け橋」を基に作成

3-4 沿線の公共交通機関の現状

錦・美川地域と岩国市街地域を結ぶ公共交通機関は錦川清流線のみで、錦川清流線は市内の地域拠点を結ぶ鉄道軸として重要な役割を果たしています。

玖北地域の多くは交通空白地のため、岩国市が民間事業者に委託して岩国市生活交通バスを運行しており、その多くは錦川清流線の駅と連絡し、2次交通の役割も担っています。(図6)

図6 沿線における公共交通機関の分布



第4章 錦川鉄道㈱の現状と経営分析

4-1 錦川清流線の現状

錦川清流線は、川西駅を起点に錦町駅を終点とする延長32.7kmの鉄道路線となります。(図7)
駅数は13駅(臨時駅の清流みはらし駅含む)で、錦町駅以外は全て無人駅となり、北河内駅で上下線の行き違いを行っています。

岩国駅から川西駅間の5.6kmは、直通運転契約に基づき、錦川清流線をJR岩徳線として運行しており、乗り継ぎなしに岩国駅まで乗車できます。

他鉄道との乗り換えは、清流新岩国駅でJR新幹線と、川西駅でJR岩徳線と、岩国駅でJR山陽線と乗り換えができます。

錦川鉄道の令和5年度の平均通過数量(輸送密度)は216人日で、平均輸送キロは19.4キロとなっています。

利用区間は錦町から川西・岩国間と、岩国市街地域区間内に2極化しており、玖北地域内での移動は少ない状況にあります。

図7 路線図



4-2 錦川鉄道㈱の実績に見る現状分析

錦川鉄道㈱の営業収益は、大きく分け、旅客運輸収入、運輸雑収入、付帯事業収入の3区分に分かれます。

旅客運輸収入	錦川清流線を利用される方が支払う運賃収入で、現金又は切符などで乗車する普通旅客運賃、定期券で乗車する通勤定期運賃、通学定期運賃で構成されています。
運輸雑収入	岩国駅から川西駅間の5.6kmは、直通運転契約に基づきJR西日本㈱から錦川鉄道㈱に対し運輸雑収入として、車両使用料及び乗務員費が支払われます。 一方で岩国駅から川西駅間の旅客運輸収入（利用者からの運賃収入）はJR西日本㈱の収入となります。
付帯事業収入	錦川鉄道㈱が鉄道事業以外に行っている遊覧車運行事業、売店事業、旅行業事業、バス運行受託事業、指定管理受託事業、錦帯橋受託事業の収入です。

過去5年間の旅客運輸収入の状況は、コロナ禍により大きく減少し、最も利用者の減少した令和2年度は、コロナ禍前の令和元年度の約72.8%まで減少しましたが、直近の令和5年度には約83.7%まで回復しています。

付帯事業収入の営業収益全体に占める比率は、約74.3%となっており、錦川鉄道㈱の大きな収入源となっています。

表2 錦川清流線の営業収益実績（単位：千円）

年 度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度
営業収益	264,253	195,843	202,445	225,851	256,277
旅客運輸収入	50,869	37,048	37,573	37,707	42,574
普通旅客運賃収入	35,062	20,117	21,761	23,872	29,763
通勤定期運賃収入	5,396	6,100	6,011	4,442	4,363
通学定期運賃収入	10,411	10,831	9,801	9,393	8,448
運輸雑収入	34,652	36,843	34,754	21,679	23,283
付帯事業収入	178,732	121,952	130,118	166,465	190,420

表3 社員の状況（令和6年3月31日現在）（単位：人）

項 目	鉄 道	バ ス	遊覧車	岩国管理所	合 計
社 員	18	3	0	9	30
JR 出向	2	0	0	0	2
契 約	1	2	0	11	14
パート	4	2	4	7	17
合 計	25	7	4	27	63

錦川清流線の利用者数、旅客運輸収入を利用者が最も多かった昭和63年度と、直近の令和5年度を比較すると、利用者数は約22.4%、旅客運輸収入は約23.8%と大きく減少しています。

(表4)

人口変化と比較するため、平成2年と令和2年の国勢調査で比較すると、人口は81.6%に減少しているのに対し、利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響もありますが、約23.6%、旅客運輸収入は約23.0%となり、人口減少よりも利用者減少は進んでいます。(表5、6)

これは、車社会の進展などに伴い、錦川清流線を利用していた方が自家用車に移ったことが主な要因と考えられます。

一方、鉄道営業費は、平成27年度が最小(初年度除く)となりましたが、主な要因は修繕が少なかったことによります。

直近の令和5年度では平成27年度の約144.2%となっています。

また、鉄道事業以外の遊覧車運行事業、売店事業、旅行業事業、バス運行受託事業、指定管理受託事業、錦帯橋受託事業(付帯事業)の占める割合は、直近の令和5年度では収入の65.3%、支出の41.1%と大きな割合を占めています。

表4 昭和63年度と令和5年度の利用者数・旅客運輸収入比較

	昭和63年度	令和5年度	比 率
利用者数	584,170人	130,643人	22.4%
旅客運輸収入	178,534千円	42,574千円	23.8%

表5 平成2年度と令和2年度の利用者数・旅客運輸収入比較

	平成2年度	令和2年度	比 率
利用者数	579,491人	136,574人	23.6%
旅客運輸収入	161,129千円	37,048千円	23.0%

表6 平成2年と令和2年の国勢調査の人口比較

	平成2年	令和2年	比 率
岩 国	109,530人	91,232人	83.3%
由 宇	9,378人	8,354人	89.1%
玖 珂	10,343人	10,494人	101.5%
本 郷	1,584人	725人	45.8%
周 東	14,891人	11,539人	77.5%
錦	4,858人	2,409人	49.6%
美 川	2,283人	833人	36.5%
美 和	5,426人	3,539人	65.2%
計	158,293人	129,125人	81.6%

表7 錦川清流線の利用者推移

(千人)

年度	S 62	S 63	H 元	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H10	H11
定期外	192	275	273	285	280	288	267	260	257	223	205	191	172
通勤定期	71	89	88	88	87	85	83	79	75	70	63	55	50
通学定期	153	220	221	206	194	204	202	191	153	178	180	211	217
計	416	584	582	579	561	577	551	530	485	471	447	457	439

年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
定期外	160	159	158	152	140	123	112	115	113	100	98	91	83
通勤定期	45	41	44	47	46	37	38	31	33	29	24	27	25
通学定期	232	251	275	222	192	160	157	143	117	118	119	113	110
計	438	450	477	421	378	321	307	288	263	246	241	230	218

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 元	R 2	R 3	R 4	R 5	累 計
定期外	78	77	77	69	77	65	70	42	44	45	56	5,471
通勤定期	24	18	20	16	19	17	20	24	24	19	20	1,669
通学定期	108	93	101	88	83	75	71	70	63	62	55	5,607
計	210	188	198	174	179	157	162	137	130	126	131	12,748

※端数処理の関係で計、累計が合わないことがあります。

グラフ1 錦川清流線の利用者推移

(千人)

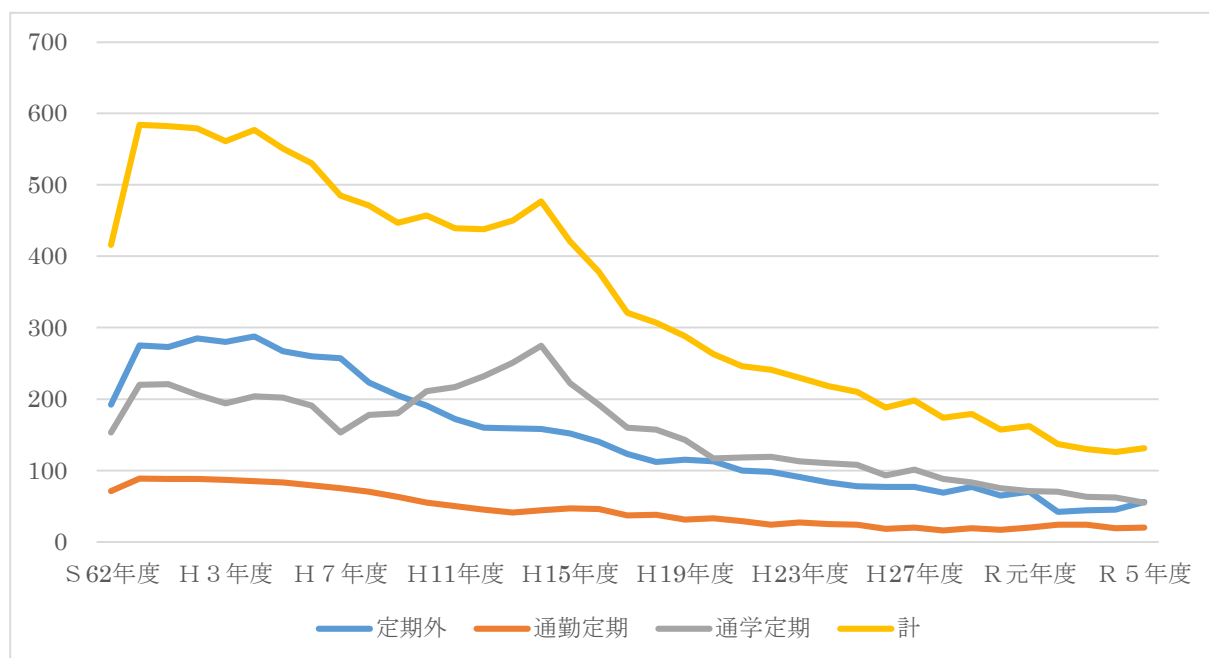


表8 錦川鉄道(株)の収入推移

(百万円)

年度	S 62	S 63	H 元	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H10	H11
旅客運輸収入	133	179	165	161	153	157	146	141	134	134	121	116	109
運輸雑入	13	21	21	19	18	18	17	15	14	14	15	13	13
付帯事業収入	6	7	10	13	15	18	25	31	33	35	35	49	64
営業外収入	2	5	9	15	12	7	7	5	7	5	6	4	13
計	154	212	205	208	198	201	196	192	188	187	177	182	199

年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
旅客運輸収入	105	106	107	104	97	97	92	89	88	80	79	74	69
運輸雑入	17	13	15	15	18	16	16	16	16	20	19	19	19
付帯事業収入	66	64	66	73	74	71	76	81	87	97	94	91	87
営業外収入	9	7	5	6	17	37	14	10	5	5	7	52	19
計	197	189	193	199	206	222	198	196	196	203	199	236	193

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 元	R 2	R 3	R 4	R 5	累計
旅客運輸収入	63	57	58	53	54	45	51	37	38	38	43	3,574
運輸雑入	19	20	19	22	16	22	35	37	35	22	23	700
付帯事業収入	176	179	171	199	208	178	179	122	130	166	190	3,268
営業外収入	11	10	13	15	35	10	92	13	27	28	35	581
計	269	266	263	289	314	255	356	209	230	254	291	8,123

※端数処理の関係で計、累計が合わないことがあります。

グラフ2 錦川鉄道(株)の収入推移

(百万円)

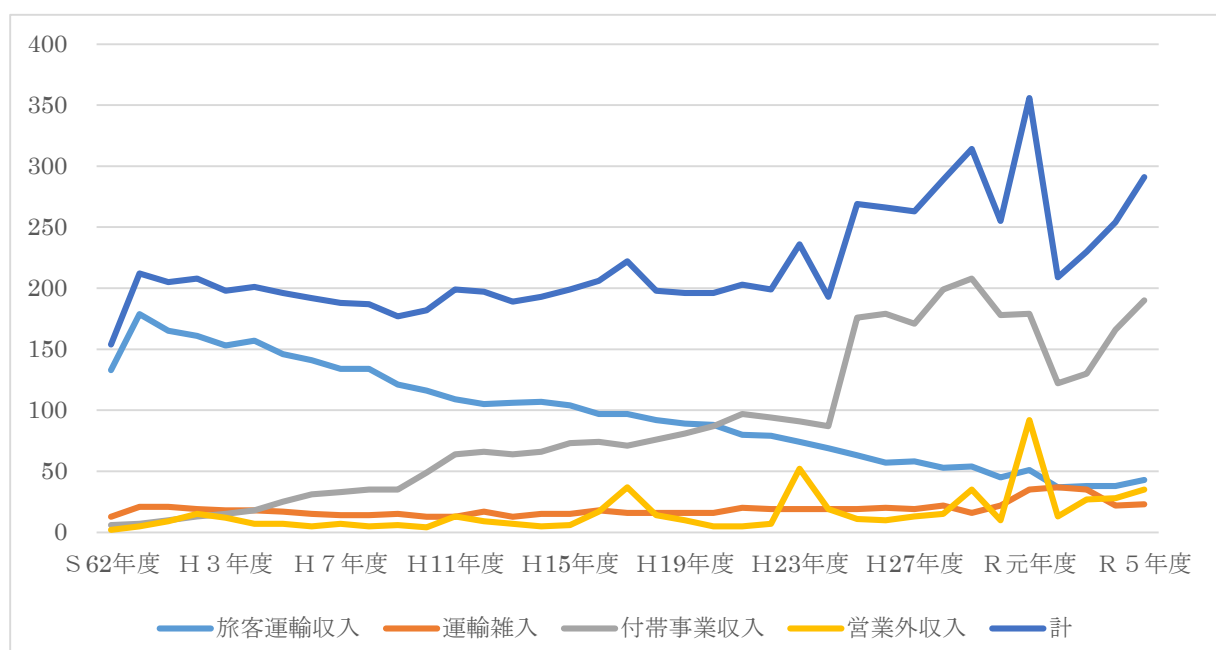


表9 錦川鉄道㈱の支出推移

(百万円)

年度	S 62	S 63	H 元	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H10	H11
鉄道営業費	116	205	207	197	211	210	180	194	207	194	182	171	171
鉄道減価償却費	1	3	2	2	1	1	1	1	2	2	3	3	3
鉄道繰延資産償却	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
付帯事業支出	5	7	10	12	17	19	20	23	28	28	28	41	61
営業外支出	0	0	0	5	3	3	3	3	3	3	3	4	3
計	156	215	219	216	233	233	203	221	238	226	215	218	239

年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
鉄道営業費	140	140	136	136	136	147	155	134	143	144	152	144	137
鉄道減価償却費	4	4	4	4	4	4	5	5	2	4	3	3	3
鉄道繰延資産償却	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
付帯事業支出	64	60	61	67	61	61	66	74	79	87	87	84	82
営業外支出	2	2	1	21	15	16	1	0	0	0	3	62	25
計	211	206	202	227	217	229	227	212	223	235	246	293	247

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 元	R 2	R 3	R 4	R 5	累計
鉄道営業費	134	152	129	157	166	155	191	167	178	196	186	6,099
鉄道減価償却費	3	3	3	3	4	3	3	2	3	5	5	109
鉄道繰延資産償却	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	34
付帯事業支出	172	175	167	181	177	159	163	125	138	159	172	3,020
営業外支出	17	18	32	28	72	48	89	16	32	49	57	636
計	327	347	331	369	418	366	446	311	352	410	419	9,897

※端数処理の関係で計、累計が合わないことがあります。

グラフ3 錦川鉄道㈱の支出推移

(百万円)

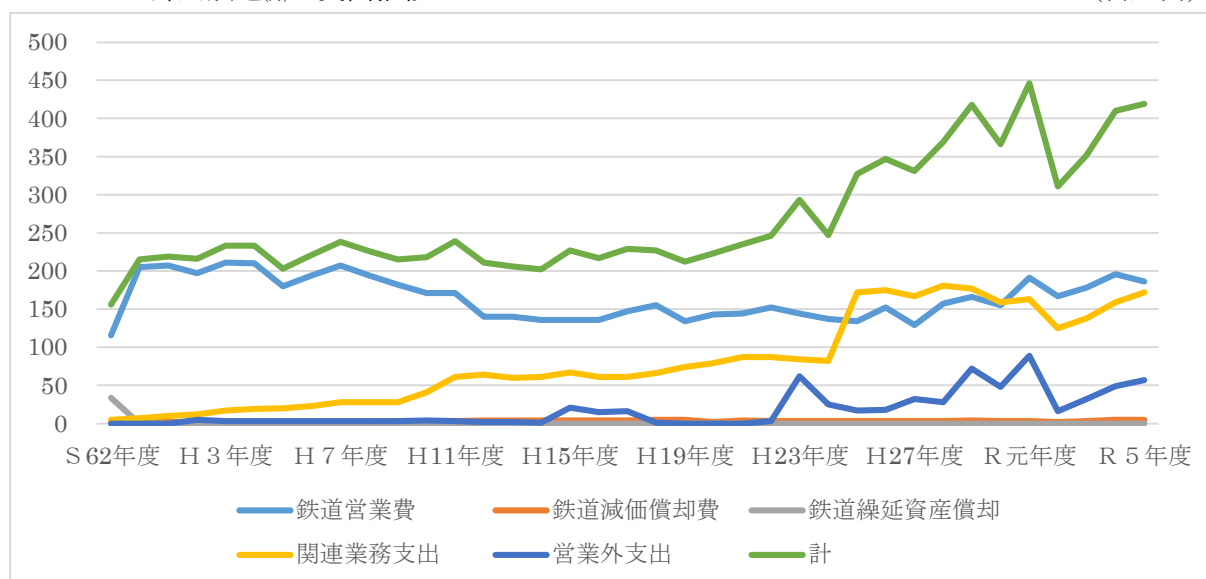


表10 錦川清流線の経常損益推移

(百万円)

年度	S 62	S 63	H 元	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H10	H11
収入計	154	212	205	208	198	201	196	192	188	187	177	182	199
支出計	156	215	219	216	233	233	203	221	238	226	215	218	239
経常損益	▲2	▲2	▲14	▲8	▲35	▲32	▲7	▲29	▲51	▲39	▲38	▲36	▲39

年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
収入計	197	189	193	199	206	222	198	196	196	203	199	236	193
支出計	211	206	202	227	217	229	227	212	223	235	246	293	247
経常損益	▲14	▲16	▲9	▲28	▲11	▲7	▲29	▲16	▲27	▲32	▲46	▲57	▲53

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 元	R 2	R 3	R 4	R 5	累 計
収入計	269	266	263	289	314	255	356	209	230	254	291	8,123
支出計	327	347	331	369	418	366	446	311	352	410	419	9,897
経常損益	▲57	▲81	▲68	▲80	▲103	▲110	▲90	▲101	▲122	▲155	▲128	▲ 1,774

※端数処理の関係で経常損益、累計が合わないことがあります。

グラフ 4 錦川清流線の経常損益推移

(百万円)

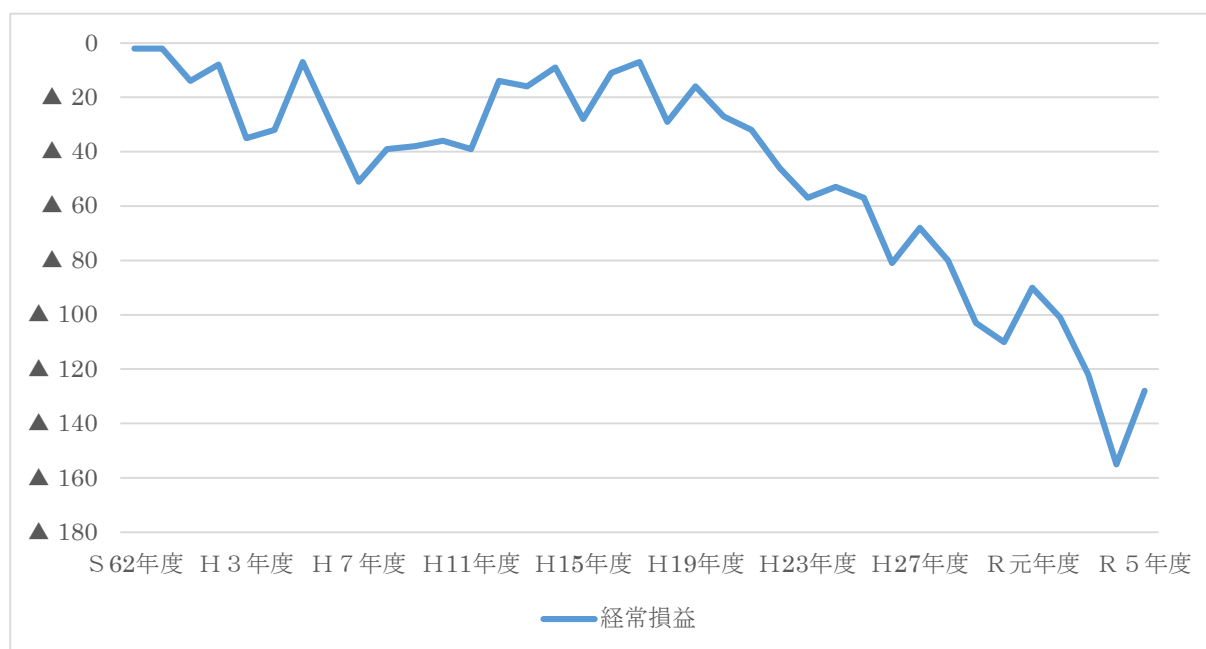


表11 岩国市における錦川清流線の基金残高推移

(百万円)

年度	S 62	S 63	H 元	H 2	H 3	H 4	H 5	H 6	H 7	H 8	H 9	H10	H11
基金積立	662	35	32	48	47	32	22	13	13	3	3	3	1
基金取崩	0	2	65	7	50	19	30	11	32	60	51	48	46
基金残高	662	695	662	703	700	713	706	708	689	633	584	539	494

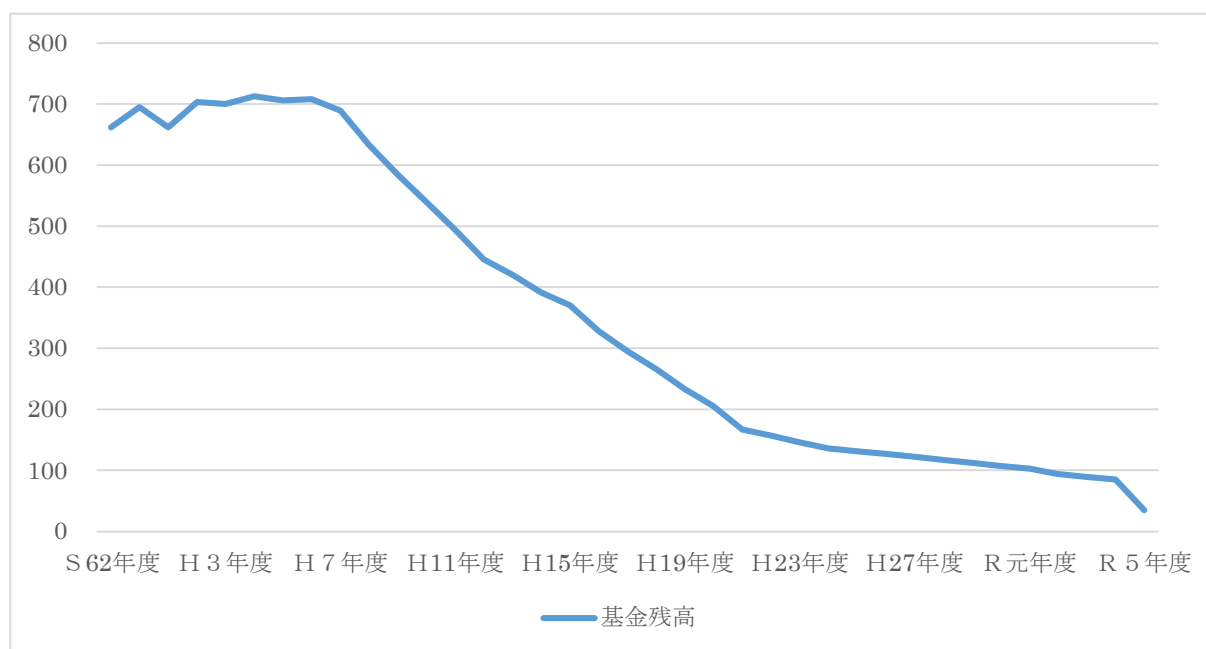
年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
基金積立	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
基金取崩	51	25	30	21	42	33	29	33	27	39	10	10	10
基金残高	445	420	391	370	328	295	266	233	205	167	157	146	136

年度	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R 元	R 2	R 3	R 4	R 5
基金積立	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
基金取崩	5	4	5	5	5	5	4	9	4	5	51
基金残高	131	127	122	117	112	107	103	94	89	85	34

※端数処理の関係で基金残高が合わないことがあります。

グラフ 5 岩国市における錦川清流線の基金残高推移

(百万円)



4-3 令和2年度鉄道統計年報による中国運輸局管内中小鉄軌道事業者との比較

錦川鉄道(株)と近隣エリアの中小鉄軌道事業者を同じデータで比較することで、個社単一のデータでは見えない部分を俯瞰して、錦川鉄道(株)の事業経営比較を行いました。

比較するデータは、令和2年度(2020年度)の「鉄道統計年報」とし、近隣する事業者は、中国運輸局管内の中小鉄軌道事業者とします。

なお、「鉄道統計年報」に掲載された指標については、昭和62年運輸省令第7号「鉄道事業会計規則」に基づいて各社が算出し、報告されたものをまとめていますが、一部の指標においては国や都道府県、市町村の補助の含め方により数値の見え方が変わる事に注意が必要となります。

また、「鉄道事業会計規則」の一部の用語については、別冊データ編の参考資料巻末に「用語の定義」を記載しております。

<主要なポイントと要約>

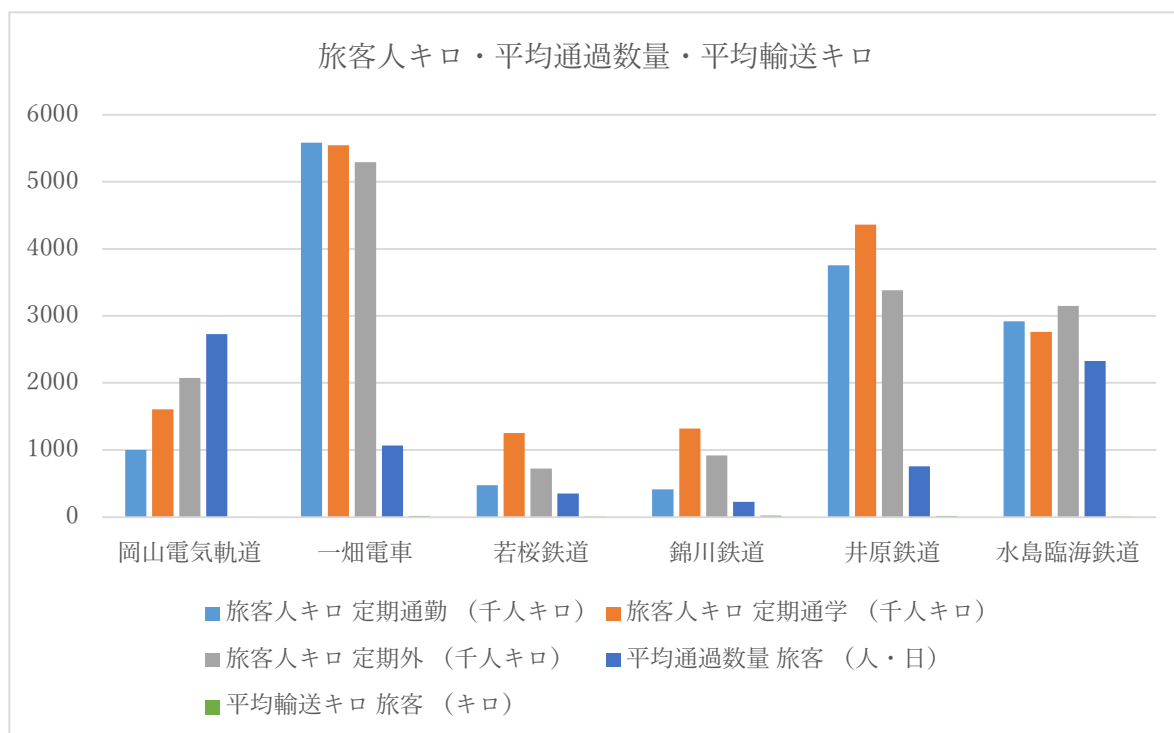
- 1) 錦川清流線は平均通過数量(輸送密度)223 人日で比較した中で最小、平均輸送キロは19.4 キロと最長となっています。
- 2) 旅客人キロあたりでの比較では錦川清流線は若桜鉄道と傾向が類似しています。

表12 中国運輸局管内中小鉄軌道事業者比較(旅客人キロ・平均通過数量・平均輸送キロ)

(令和2年度)

		旅客人キロ				平均密度	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	民鉄	999	1,604	2,074	4,677	2,726	1.9
一畑電車	民鉄	5,583	5,547	5,294	16,424	1,066	16.4
若桜鉄道	3セク・上下分離	474	1,250	722	2,446	349	6.7
錦川鉄道	3セク	409	1,319	917	2,645	223	19.4
井原鉄道	3セク・みなし上下分離	3,752	4,359	3,380	11,491	755	13.6
水島臨海鉄道	3セク	2,917	2,761	3,147	8,825	2,325	6.6

グラフ 6 中国運輸局管内中小鉄軌道事業者比較（旅客人キロ・平均通過数量・平均輸送キロ）
（令和 2 年度）



※旅客人キロ

輸送した個々の旅客(人)にそれぞれの旅客が乗車した距離(キロ)を乗じたものの累積のことを「輸送人キロ」といいます。

※平均通過数量

旅客営業キロ 1 k mあたりの 1 日平均旅客輸送人員のことを「平均通過数量」といいます。

1 日 1 キロあたりの平均乗車数として算出されるため、「輸送密度」と呼ぶこともあります。

※平均輸送キロ

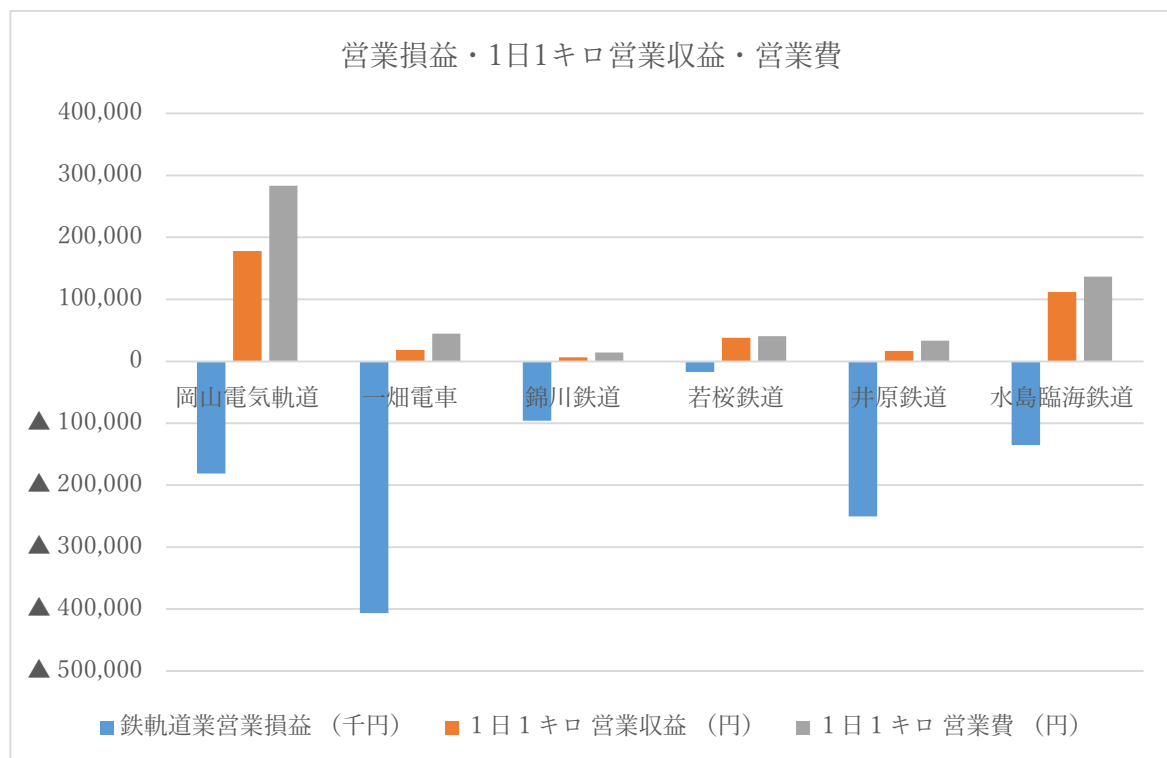
旅客 1 人当たりの平均輸送距離を示しています。

3) 錦川清流線は1日1キロ営業収益、営業費ともに比較した中で最も少なくなっています。

表13 中国運輸局管内中小鉄軌道事業者比較（営業損益・1日1キロ営業収益・営業費）
（令和2年度）

		鉄軌道業 営業損益 (千円)	1日1キロ		
			営業収益	営業費	収支比率
			(千円)	(千円)	(%)
岡山電気軌道	民鉄	▲181,417	177,692.20	283,443.90	62.7%
一畑電車	民鉄	▲406,554	18,010.70	44,405.20	40.6%
錦川鉄道	3セク	▲95,852	6,225.00	14,300.00	43.5%
若桜鉄道	3セク・上下分離	▲17,641	37,817.10	40,327.60	93.8%
井原鉄道	3セク・みなし上下分離	▲250,712	16,759.40	33,231.40	50.4%
水島臨海鉄道	3セク	▲135,463	111,610.50	136,687.00	81.7%

グラフ7 中国運輸局管内中小鉄軌道事業者比較（営業損益・1日1キロ営業収益・営業費）
（令和2年度）



第5章 錦川清流線のアンケート調査

錦川清流線のあり方検討を進めていく上での基礎資料とするため、錦川清流線を実際に利用している方と、錦川清流線沿線に居住する方の日常生活における移動の実態や錦川清流線に対する意向調査を実施しました。

表14 沿線住民アンケートと利用者アンケートの調査項目比較

項目	設問内容	錦川清流線 利用者	沿線 住民
錦川清流線の 存続・廃止問 題について	錦川清流線の存続や廃止に関する話題の認知度	○	○
	錦川清流線の今後についての考え方		
	錦川清流線を存続させる場合に自分にできること		
錦川清流線の 利用状況、工 夫や改善点等	錦川清流線の利用状況	○	○
	錦川清流線の利用目的	○	
	錦川清流線を利用する場面	—	
	錦川清流線の利用増となるサービス改善点	○	
	錦川清流線の公共交通としての役割	—	
	将来の錦川清流線に対する期待	—	
日常の行動	○通勤・通学先(通勤・通学者のみ回答) ○通勤・通学先以外の目的地、外出頻度 ○利用する移動手段 ○鉄道を利用する場合の乗降駅 ○錦川清流線が利用できない場合の移動手段 ○自動車が利用できない場合の移動手段 ○自動車送迎者の属性	—	○
調査当日の行 動	○錦川清流線の利用券種 ○往復利用の有無 ○出発・目的地 ○乗降駅・駅までの移動手段 ○利用人数 ○錦川清流線が利用できない場合の移動手段	○	—
個人属性	性別、年齢、職業	○	○
	世帯構成	—	○
	お住いの郵便番号または地域名	○	○
	運転免許保有状況、自動車保有状況	○	○
	自宅から錦川清流線の最寄り駅までの距離	○	—
錦川清流線へ の自由意見	錦川清流線についての自由意見 (自由記述)	○	○

5-1 利用者アンケート調査の分析

錦川清流線を実際に利用している利用者の実態と今後のあり方に関する意向を把握するために以下の内容で調査を実施しました。

表15 利用者アンケート調査の概要

調査日	R5/12/03（日）、R5/12/04（月）
調査対象	調査日の2日間に錦川清流線を利用した小学生以上の利用者 （同じ日に往復利用した人は、復路では回答不要）
配布・回収方法	直接配布・直接回収 ※平日の朝ラッシュ等、混雑時は郵送回収 ※調査票にQRコードを印刷し、WEB回答も併用
回収状況	全体：415通/588人（回収率70.6%） 平日：239通/358人（回収率66.8%） 休日：176通/230人（回収率76.5%）

※調査日のR5/12/03（日）は、山口県サイクリング協会主催「第7回 岩国～錦町とことこサイクリングwith錦川鉄道～絶景「きらら夢トンネル」を自転車で走行します～」が開催されましたが、当イベント参加者31名の回答は非日常的利用として集計から除外しています。

錦川清流線に関する利用者アンケート調査 ～ご協力をお願い～

日頃から市政全般にわたりご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、錦川清流線は、昭和62年に日本国有鉄道が分割民営化したことに伴い、前身である「岩日線」が第三セクターである「錦川鉄道株式会社」に移管され運行を継続しており、本年で36年目を迎え、沿線住民や、車窓から四季折々の景観を楽しまれる観光客などにとっては、玖北地域と市街地を結ぶ大切な魅力のある移動手段となっています。

しかし、開業当時は、年間約58万4千人の方が利用されていましたが、人口減少や少子高齢化、車社会の進展などに伴い、令和4年度には、約12万6千人と減少しています。

また、鉄道に関する施設や設備につきましては、「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、修繕などに多額の費用が必要な状況が続いており、近年は、多額の経常赤字を計上している状況です。

このようなことから、今年度には本市では市内において、錦川清流線の再構築を検討するため、副市長をチーフとしたプロジェクトチームを結成し、清流線の今後の方向性について様々な検討を進めています。

今回はその一環として、市民の皆様が利用されている錦川清流線についてご意見をいただきたく、アンケート調査を実施することといたしました。

お忙しいところ恐れ入りますが、調査の目的をご理解いただき、アンケートにご協力くださいますようお願いいたします。

令和5年12月

岩国市総合政策部交通政策課

《回答にあたってのお願い》

1. アンケート調査票を受け取ったご本人が回答してください。
2. 回答は、あてはまる選択肢の口には✓をつけてください。また「その他（ ）」など、選択肢に（ ）がついているものを選んだ場合は、（ ）内に具体的内容を記入してください。
3. 回答したアンケートは、車内で回答できる方は回答し、車内に設置している回収箱へ入れてください。車内で回答できない方は、調査票が入っていた返信用封筒に回答済みの調査票を入れ、12月10日(金)までにポストに投函してください（切手は不要です）。
4. アンケートはスマートフォンやPCからも回答できます。
(Webでご回答いただいた場合、紙の調査票での回答は不要です)。

回答先 URL <https://forms.gle/tyTN1n9ukNZshP1H6>



調査に関する問い合わせ

岩国市総合政策部交通政策課 担当：吉岡・廣中

電話：0827-29-5106

Mail：koutsu@city.iwakuni.lg.jp

出発地 ※☑は1つ	1□自宅 2□自宅以外 ()
清流線の駅までの交通手段 ※☑はいくつでも	1□徒歩 2□自転車 3□バイク・原付 4□バス 5□自動車(送迎) 6□自動車(自分で運転) 7□タクシー 8□乗合タクシー(よべるん) 9□山陽線岩国駅より東(広島方面から) 10□山陽線岩国駅より西(徳山方面から) 11□岩徳線 12□山陽新幹線新岩国駅より東(広島方面から) 13□山陽新幹線新岩国駅より西(徳山方面から) 14□その他()
乗車駅 ※☑は1つ	1□岩国 2□西岩国 3□川西 4□清流新岩国 5□守内かさ神 6□南河内 7□行波 8□北河内 9□棕野 10□南桑 11□清流みはらし 12□根笠 13□河山 14□柳瀬 15□錦町
降車駅 ※☑は1つ	1□岩国 2□西岩国 3□川西 4□清流新岩国 5□守内かさ神 6□南河内 7□行波 8□北河内 9□棕野 10□南桑 11□清流みはらし 12□根笠 13□河山 14□柳瀬 15□錦町
清流線の駅を降りてからの交通手段 ※☑はいくつでも	1□徒歩 2□自転車 3□バイク・原付 4□バス 5□自動車(送迎) 6□自動車(自分で運転) 7□タクシー 8□乗合タクシー(よべるん) 9□山陽線岩国駅より東(広島方面へ) 10□山陽線岩国駅より西(徳山方面へ) 11□岩徳線 12□山陽新幹線新岩国駅より東(広島方面へ) 13□山陽新幹線新岩国駅より西(徳山方面へ) 14□その他()
目的地 ※☑は1つ	1□勤務先(市・町) 2□通学先(具体名) 3□病院(具体名) 4□買物先(具体名) 5□観光地(具体名) 6□その他()

①性別	1□男性 2□女性 3□その他
②年齢	1□14歳以下 2□15～24歳 3□25～39歳 4□40～64歳 5□65～69歳 6□70～74歳 7□75歳～
③職業	1□小学生 2□中学生 3□高校生 4□大学生・専門学校生 5□自営業者・会社経営者・農林漁業 6□会社員・公務員・店員 7□パート・アルバイト・非常勤職員等（時間限定・臨時の仕事） 8□収入を得る仕事はしていない（主婦、主夫、年金受給者を含む） 9□その他（ ） ※5、6、7にまたがって兼業されている場合は収入の多い方の職業に○を付けてください。
④お住まいの郵便番号 又は地域名	※おおよそのお住まいの地域を知るための設問です — 都・道 市・区 府・県 町・村
⑤運転免許保有状況	1□自動車運転免許を持っている 2□バイク・原付運転免許のみを持っている 3□以前持っていたが返納し、現在は持っていない 4□もともと運転免許を持っていない
⑥自動車保有	1□自分で自由に利用できる自動車がある 2□家に自動車はあるが、自分で自由に使用できない 3□家に自動車はない
⑦ご自宅から錦川清流線の最寄り駅までの距離	1□300m未満 2□300m～1km未満 3□1～2km未満 4□2～3km未満 5□3km以上

--

26

<主要なポイントと要約>

1) 錦川清流線利用者の乗車・降車駅

- ・利用された方の乗車駅と降車駅を集計したもので、利用者アンケート調査の回答を基に作成し、移動実態を把握するものとなります。
- ・利用区間は錦町駅から川西駅・岩国駅間と川西駅から岩国駅間に2極化しており、玖北地域内での移動は少ない状況にあります。(表16、17)
- ・JR岩徳線区間の岩国駅から川西駅間を除けば錦町駅を利用される方が最も多く、その半数程度の方が岩国駅まで利用されています。

表16 錦川清流線利用者の乗車・降車駅表（平日）

（単位：人）

乗車駅\降車駅	錦町	柳瀬	河山	根笠	清流みはらし	南桑	椋野	北河内	行波	南河内	守内かさ神	清流新岩国	川西	西岩国	岩国	合計
錦町		0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	3	4	5	15	30
柳瀬	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
河山	1	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3
根笠	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	3
清流みはらし	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
南桑	2	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	2	4
椋野	1	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	2	0	1	4
北河内	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	2	0	0	2	4
行波	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	1	1	2	7	11
南河内	0	1	0	0	0	0	0	0	0		0	1	1	1	3	7
守内かさ神	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	1	1
清流新岩国	2	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0		5	1	12	23
川西	3	0	0	1	0	0	2	0	1	2	0	7		0	14	30
西岩国	6	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0		16	25
岩国	17	1	2	1	0	2	0	2	5	2	1	11	14	21		79
合計	32	2	2	3	0	4	3	2	8	6	1	27	28	30	77	225

表17 錦川清流線利用者の乗車・降車駅表（休日）

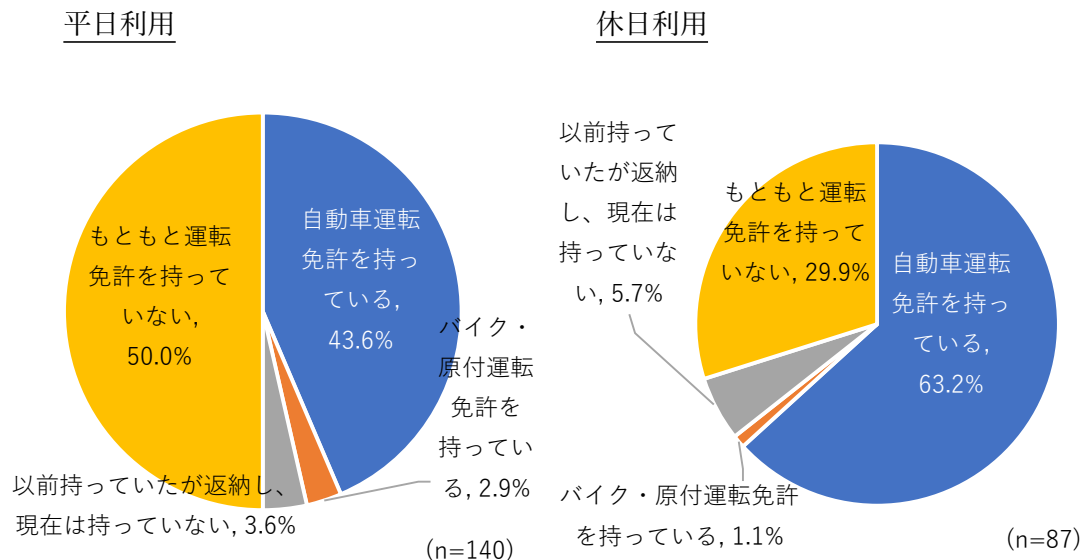
（単位：人）

乗車駅\降車駅	錦町	柳瀬	河山	根笠	清流みはらし	南桑	椋野	北河内	行波	南河内	守内かさ神	清流新岩国	川西	西岩国	岩国	合計
錦町		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1	1	7	13
柳瀬	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
河山	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
根笠	0	0	0		0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	3
清流みはらし	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
南桑	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
椋野	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	1	1
北河内	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	2	2
行波	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	2	0	3	5
南河内	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	1	1
守内かさ神	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		1	0	0	1	2
清流新岩国	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		0	0	5	10
川西	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0		0	15	17
西岩国	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		8	10
岩国	10	1	3	1	0	2	1	1	4	2	0	9	15	7		56
合計	16	1	3	2	0	2	1	1	5	3	1	14	18	9	46	122

2) 運転免許証保有状況

- ・平日では半数を超える方が運転免許証を所持していないため、公共交通機関の重要度は高くなっています。
- ・休日では観光客の利用が多いことから、半数を超える方が免許を所持しています。

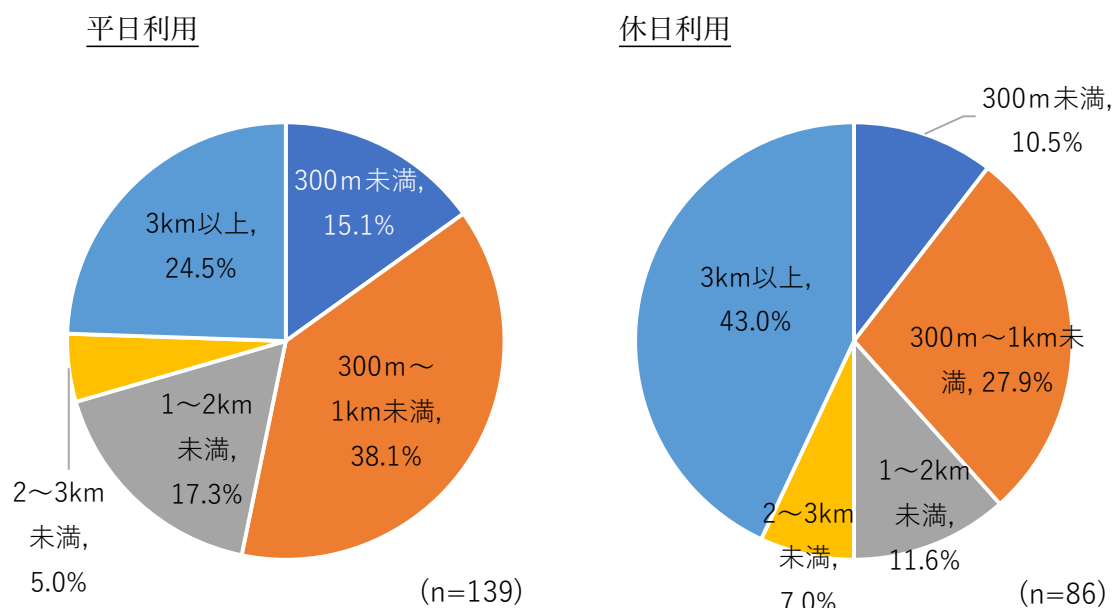
グラフ 8 運転免許証保有状況



3) 自宅から錦川清流線の最寄り駅までの距離

- ・平日では、駅から自宅までの距離が2km未満の方は70.5%となり、駅から自宅までの距離が2km以上の方は29.5%となります。
- ・休日では、駅から自宅までの距離が2km未満の方と、駅から自宅までの距離が2km以上の方も同率となり、平日よりも広い範囲の方が利用されています。

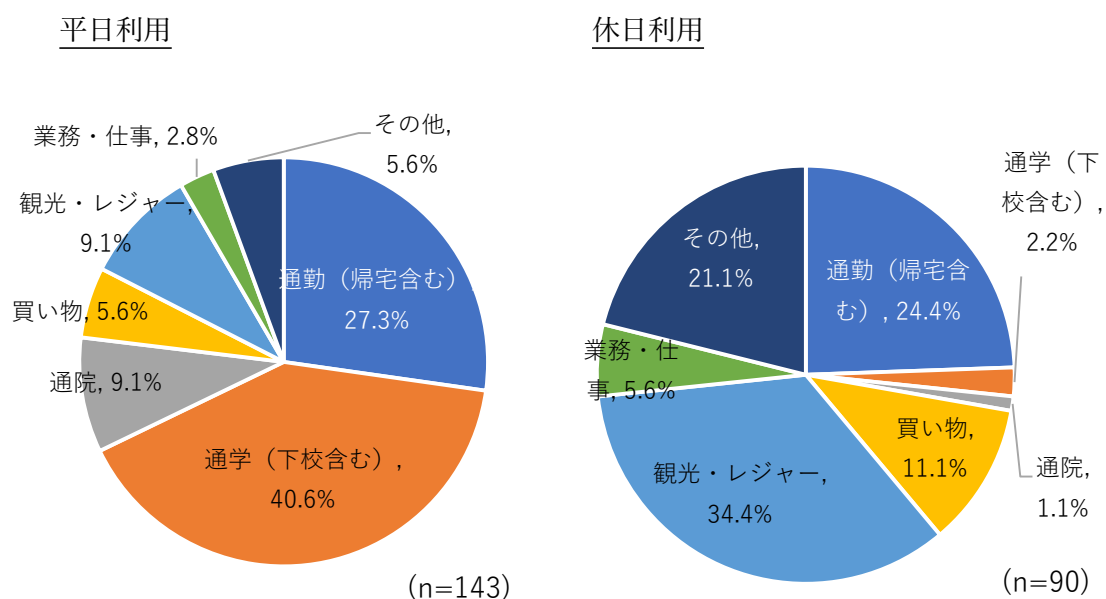
グラフ 9 自宅から錦川清流線の最寄り駅までの距離



4) 錦川清流線の利用実態

- ・休日の利用者は平日の64.2%程度となり、利用者の少ない主な要因は学校が休みのため通学利用が少ないためです。
- ・平日の利用は、通学利用がもっとも多く、全体の40.6%を占め、交通弱者である学生にとって欠かすことのできない重要な交通手段となっています。
- ・休日の利用は、観光・レジャー利用が最も多く全体34.4%を占め、他地域から来られる方のみならず、玖北地域から観光・レジャーに行かれる方にとっても重要な役割を果たしています。

グラフ10 錦川清流線の利用目的



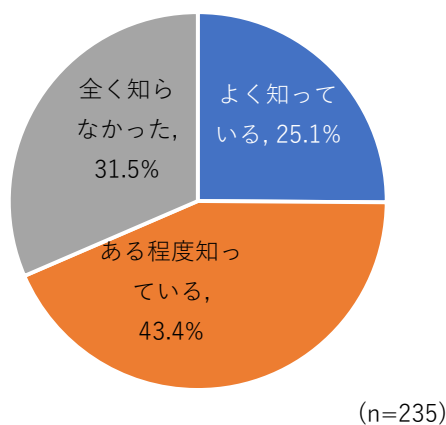
- ・利用当日の同乗者数は1人が平日休日とも最多で、休日は5人以上が3分の1を占めます。
- ・「今回初めて利用する」が休日利用者の4分の1を占めます。
- ・「利用当日の往復利用」では片道利用が平日37.1%、休日56.0%となります。
- ・「利用当日の出発地」は自宅発が平日81.4%、休日74.4%で最多となります。
- ・目的地は平日が勤務先25.5%と通学先34.0%で約6割、休日は観光地が39.7%とその他33.6%で約7割を占めます。

5) 錦川清流線のあり方検討に係る認知状況

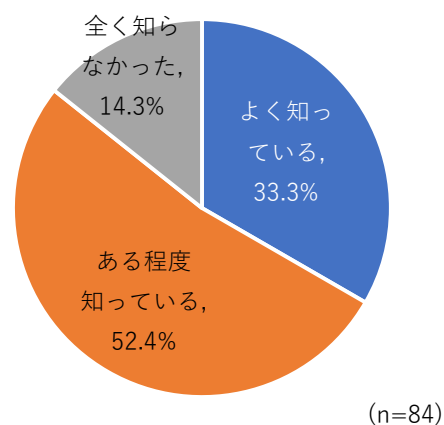
- ・全体では、錦川清流線の今後のあり方が議論されていることを良く知っているという回答された方が25.1%で、ある程度知っているという回答された方が43.4%となっており、約7割の方が認知されています。
- ・地域別でみると、特に玖北・南河内・北河内・御庄地域の方の認知度が高くなっています。(グラフ11)

グラフ11 今後のあり方が議論されていることについて

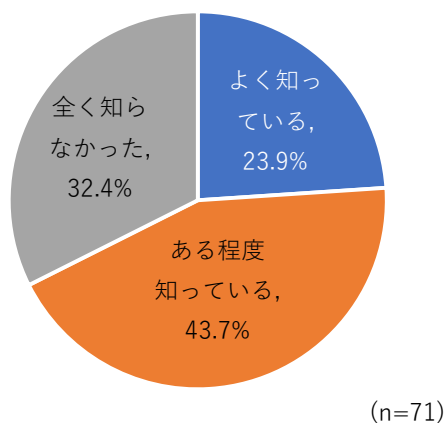
全体



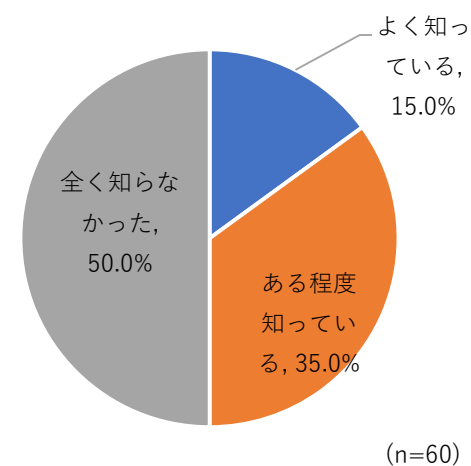
玖北・南河内・北河内・御庄地域



その他岩国市内



岩国市外

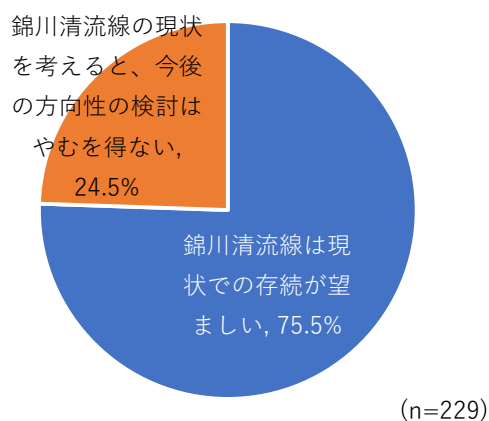


6) 錦川清流線の今後についての意向について

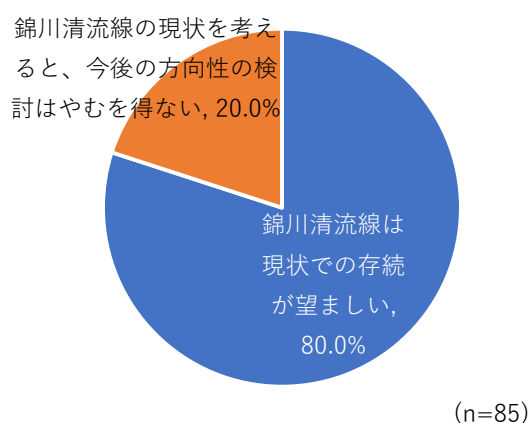
- ・ 錦川清流線の今後についての意向では現状での存続を望む意見が多く、全地域で7割を超える方が現状での存続を望んでいます。
- ・ 地域別でみると、特に玖北・南河内・北河内・御庄地域の方の存続を望む意見が多くなっています。(グラフ12)

グラフ12 錦川清流線の今後についての意向について

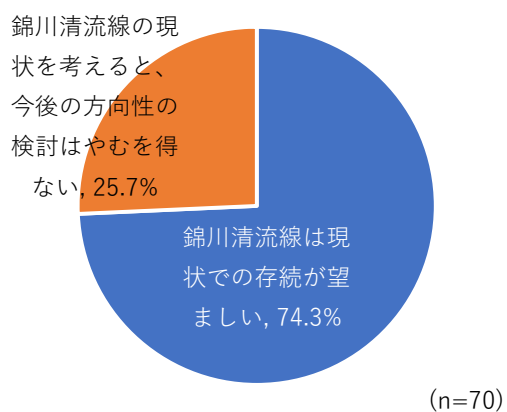
全体



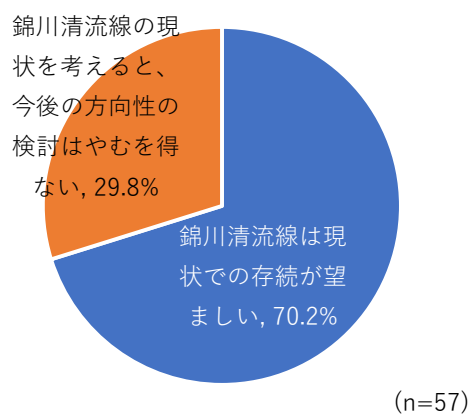
玖北・南河内・北河内・御庄地域



その他岩国市内



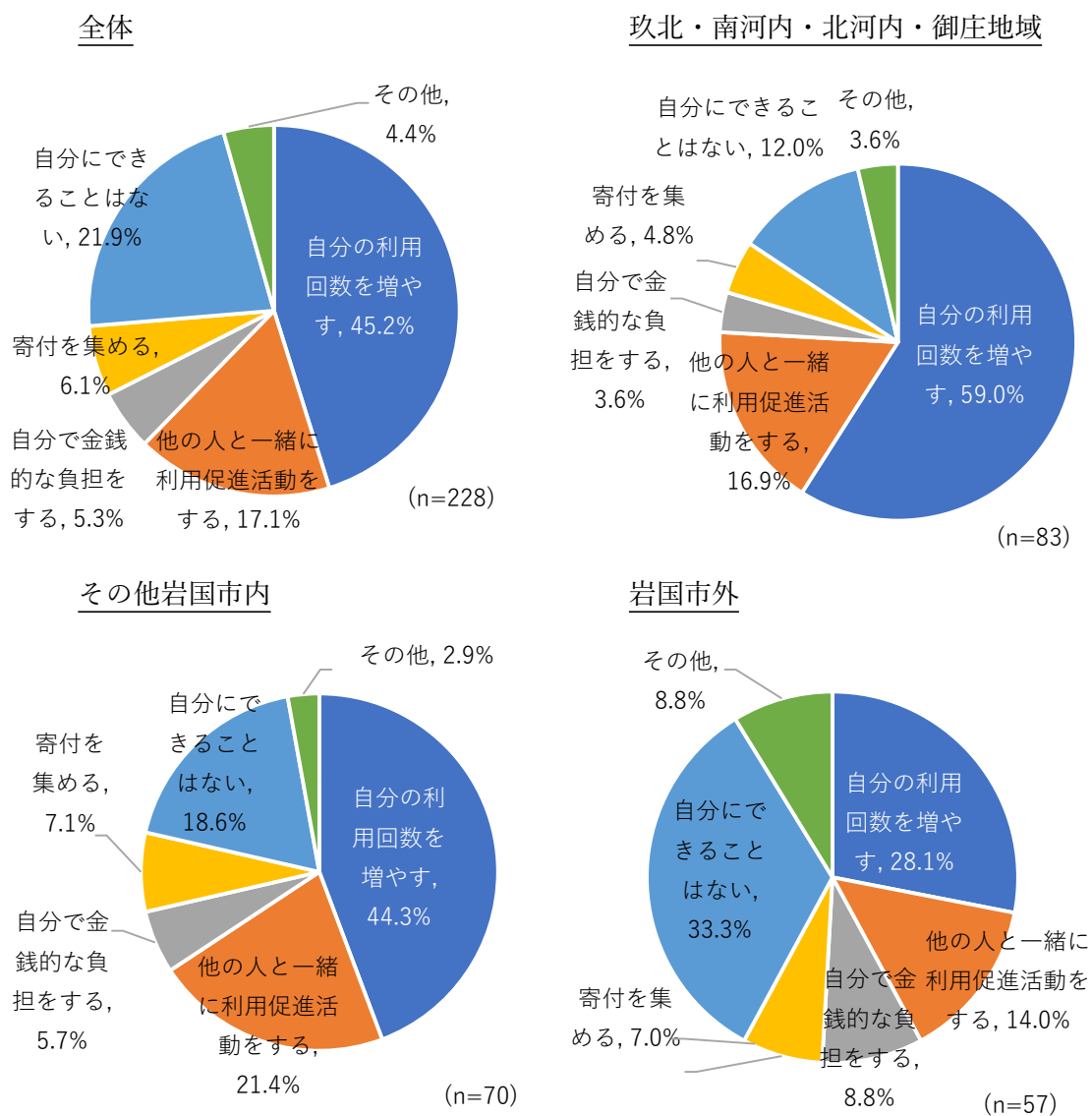
岩国市外



7) 錦川清流線を存続させる場合に自分ができること

- ・全体では、存続させるために行動すると回答された方は73.7%で、そのうち自分の利用回数を増やすと回答された方が最も多く、45.2%となります。(グラフ13)

グラフ13 錦川清流線を存続させる場合に自分ができること



5-2 沿線住民アンケート調査の分析

錦川清流線沿線に居住する市民の日常生活における移動の実態や、錦川清流線に対する意向を把握するため、以下の内容で調査を実施しました。

表18 調査の概要

調査期間	R6/5/10（金）発送～R6/5/31（月）投函期限
調査対象	錦地域、美川地域、美和地域、本郷地域及び北河内出張所管内、南河内出張所管内、御庄出張所管内、岩国出張所管内の中学生以上の居住者から無作為抽出した4,500人 （錦・美川地域1,500人、美和・本郷地域1,000人、北河内・南河内・御庄出張所管内1,000人、岩国出張所管内1,000人）
配布・回収方法	配布：郵送配付 回収：郵送回収（Web回答併用）
回収状況	全体：2,086/4,500通（回収率46.4%）※居住地域不明を含む 錦・美川地域：712/1,500（回収率47.5%） 美和・本郷地域：409/1,000（回収率40.9%） 北河内・南河内・御庄出張所管内：446/1,000（回収率44.6%） 岩国出張所管内：428/1,000（回収率42.8%）

錦川清流線に関するアンケート調査 ～ご協力をお願い～

回答目安時間
約 10 分

日頃から市政全般にわたりご理解とご協力をいただき、誠にありがとうございます。

さて、錦川清流線は、玖北地域と市街地を結ぶ大切な交通手段であり、昭和 62 年に開業してから本年度で 37 年目を迎えます。

開業当時は、年間約 58 万 4 千人の方が利用されていましたが、人口減少や少子高齢化、車社会の進展などに伴い、令和 4 年度には、約 12 万 6 千人にまで減少しております。

また、鉄道に係る施設や設備につきましては、老朽化が進み、修繕などに必要な費用が増加しており、近年は、多額の経常赤字を計上している状況です。

このようなことから、本市では、令和 5 年度から市内においてプロジェクトチームを結成し、錦川清流線の将来のあり方について、様々な方向性の検討を進めています。

本アンケート調査は、錦川清流線の沿線エリアである、玖北地域及び北河内出張所管内、南河内出張所管内、御庄出張所管内、岩国出張所管内にお住まいの中学生以上の方のうち、無作為に抽出した 4,500 名を対象とし、皆さまが錦川清流線に期待している効果や役割、利用頻度などをお聞かせいただきたいと思いますと考えております。

錦川清流線は皆さまの生活だけでなく、地域の将来に深く関わるテーマですので、お忙しいところ恐れ入りますが、調査の目的をご理解いただき、アンケートにご協力くださいますようお願いいたします。

令和 6 年 5 月

岩国市長 福田良彦

《回答にあたってのお願い》

1. この封書の宛名に記載された方ご本人が回答してください。
2. 回答は、あてはまる選択肢の□に✓をつけてください。また「その他（ ）」など、選択肢に（ ）がついているものを選んだ場合は、（ ）内に具体的内容を記入してください。
3. 回答の際は、右の QR コードを読み取って回答していただくか、返信用封筒に回答済みの調査票を入れ、5 月 31 日(金)までにポストに投函してください（切手は不要です）。
回答先 URL <https://forms.gle/7rAne847bx7rgvkj8>
4. Web でご回答いただいた場合、紙の調査票での回答は不要です。



調査に関する問い合わせ

岩国市総合政策部交通政策課 担当：吉岡・廣中

電話：0827-29-5106

Mail：koutsu@city.iwakuni.lg.jp

※封書の宛名に記載された方ご本人が回答してください

問1 昨年度から錦川清流線の今後について検討されていることを知っていますか（☒は1つ）。

問 7 以下の場合に錦川清流線を利用することはありますか(あてはまるものすべてに☑)。

- ¹□イベント列車(利き酒列車など)が運行されるとき ²□旅行に行くとき ³□出張に行くとき
⁴□お酒を飲むとき ⁵□自動車が利用できないとき ⁶□自動車で送迎をしてもらえないとき
⁷□利用しない ⁸□その他()

問 8 あなたは錦川清流線があなたや地域の皆さんにとってどのような役割を果たしていると思いますか(あてはまるものすべてに☑)。

- ¹□通勤・通学のための移動手段 ²□買い物や通院などのための移動手段
³□近隣市町へ出かけるための移動手段 ⁴□遠方へ出かける際の移動手段
⁵□新幹線を利用する場合の移動手段 ⁶□免許を持たない人のための移動手段
⁷□自動車を利用できない時の移動手段 ⁸□運転免許返納後の移動手段
⁹□他地域から観光客を呼び込む観光資源 ¹⁰□その他()

問 9 あなたは将来にわたって錦川清流線が運行されることで、あなたの生活や地域にどのような効果・役割がもたらされることを期待しますか(あてはまるものすべてに☑)。

- ¹□車がなくても移動ができる ²□これからも今の居住地で生活できる
³□免許返納への不安が軽減される ⁴□就職・進学先の選択肢が増える
⁵□沿線地域のにぎわいが生まれる ⁶□観光客が多く訪れる
⁷□自動車の交通量が減って渋滞が緩和される ⁸□自動車の交通量が減って交通事故が減少する
⁹□自動車の交通量が減って自然環境が守られる ¹⁰□地域のシンボルとなる
¹¹□地域の魅力や価値が向上する ¹²□若年層の流出や人口減少を防ぐ
¹³□その他()

あなたの日常の移動についてお聞きします。

問 10 あなたは普段通勤・通学をされていますか(☑は1つ)。

- ¹□通勤・通学をしている(⇒問 11 へ) ²□通勤・通学をしていない(⇒問 15 へ)

<通勤・通学について(通勤・通学をされている方のみお答えください)>

問 11 通勤・通学先をお答えください。

通勤をされている方	通学をされている方
市町名 【例】 <u>岩国市</u> ()	学校名 【例】 <u>岩国高校</u> ()
町丁字名 【例】 <u>御庄一丁目・錦町広瀬</u> ()	

問 12 普段通勤・通学に用いる移動手段はなんですか(あてはまるものすべてに☑)。

¹ □徒歩	² □自転車	³ □バイク・原付
⁴ □自動車(自分で運転)	⁵ □自動車(送迎)	⁶ □路線バス(いわくにバス・防長バス)
⁷ □岩国市生活交通バス	⁸ □タクシー	⁹ □錦川清流線
¹⁰ □ JR 線(在来線)	¹¹ □山陽新幹線	¹² □その他()

問 13 問 12 で「⁹□錦川清流線」、「¹⁰□JR 線(在来線)」とお答えの方、普段乗り降りする駅はどこですか。

乗車駅 ()	降車駅 ()
---------	---------

問 14 問 12 で答えた移動手段が一時的に使えない場合、代わりにどの移動手段を利用しますか(あてはまるものすべてに☑)。

¹ □徒歩	² □自転車	³ □バイク・原付
⁴ □自動車(自分で運転)	⁵ □自動車(送迎)	⁶ □路線バス(いわくにバス・防長バス)
⁷ □岩国市生活交通バス	⁸ □タクシー	⁹ □錦川清流線
¹⁰ □JR 線(在来線)	¹¹ □山陽新幹線	¹² □その他()

<通勤・通学以外の日常の移動について(全員お答えください)>

問 15 あなたの通勤・通学先以外で日頃の生活でよく行く(あるいは先月 1 ヶ月間でよく行った)場所はどこですか。代表的な場所を 1 つ挙げ、その場所の所在地と施設名(お店や病院などの名前)をお書きください。また、そこへ行く目的もお答えください(☑は 1 つ)。

所在地 ()	施設名 ()
---------	---------

<その場所へ行く目的>

¹ □通院	² □買い物	³ □飲食・娯楽
⁴ □学習塾・習い事	⁵ □その他()	⁶ □外出しない(⇒問 20 へ)

問 16 問 15 の「よく行く場所」へは、どれくらいの頻度で行きますか(☑は 1 つ)。

¹ □週 5 日以上	² □週 3～4 日程度	³ □週 1～2 日程度	⁴ □月 2～3 日程度
⁵ □月 1 日程度	⁶ □年数日程度	⁷ □その他()	

問 17 問 15 の「よく行く場所」へは、どの移動手段を利用しますか(あてはまるものすべてに☑)。

¹ □徒歩	² □自転車	³ □バイク・原付
⁴ □自動車(自分で運転)	⁵ □自動車(送迎)	⁶ □路線バス(いわくにバス・防長バス)
⁷ □岩国市生活交通バス	⁸ □タクシー	⁹ □錦川清流線
¹⁰ □ JR 線(在来線)	¹¹ □山陽新幹線	¹² □その他()

問 18 問 17 で「⁹□錦川清流線」、「¹⁰□JR 線(在来線)」とお答えの方、普段乗り降りする駅はどこですか。

乗車駅	()	降車駅	()
-----	-----	-----	-----

問 19 問 17 で答えた移動手段が一時的に使えない場合、代わりにどの移動手段を利用しますか(あてはまるものすべてに☑)。

¹ □徒歩	² □自転車	³ □バイク・原付
⁴ □自動車(自分で運転)	⁵ □自動車(送迎)	⁶ □路線バス(いわくにバス・防長バス)
⁷ □岩国市生活交通バス	⁸ □タクシー	⁹ □錦川清流線
¹⁰ □JR 線(在来線)	¹¹ □山陽新幹線	¹² □移動をあきらめる
¹³ □その他()		

問 20 あなたご自身のことをお答えください。

①性別	¹ □男性 ² □女性 ³ □その他
②年齢	¹ □17 歳以下 ² □18～24 歳 ³ □25～39 歳 ⁴ □40～64 歳 ⁵ □65～69 歳 ⁶ □70～74 歳 ⁷ □75～79 歳 ⁸ □80 歳～
③世帯構成	¹ □ひとり暮らし ² □夫婦のみ ³ □親子 2 世代 ⁴ □親子・孫 3 世代以上 ⁵ □その他()
④職業	¹ □中学生 ² □高校生 ³ □大学生・専門学校生 ⁴ □自営業者・会社経営者・農林漁業 ⁵ □会社員・公務員・店員 ⁶ □パート・アルバイト・非常勤職員等(時間限定・臨時の仕事) ⁷ □収入を得る仕事はしていない(主婦、主夫、年金受給者を含む) ⁸ □その他()
⑤お住まい	岩国市 _____ ※字名もしくは丁目までお答えください。【例】御庄 1 丁目・錦町広瀬
⑥運転免許 保有状況	¹ □自動車運転免許を持っている ² □自動二輪・原付運転免許のみを持っている ³ □免許を返納し、今は持っていない ⁴ □もともと運転免許を持っていない
⑦自動車 保有状況	¹ □自分で自由に利用できる自動車がある ² □家に自動車はあるが、自分で自由に使用できない ³ □家に自動車はない

問 21 錦川清流線についてご意見などがありましたら自由にお書きください。

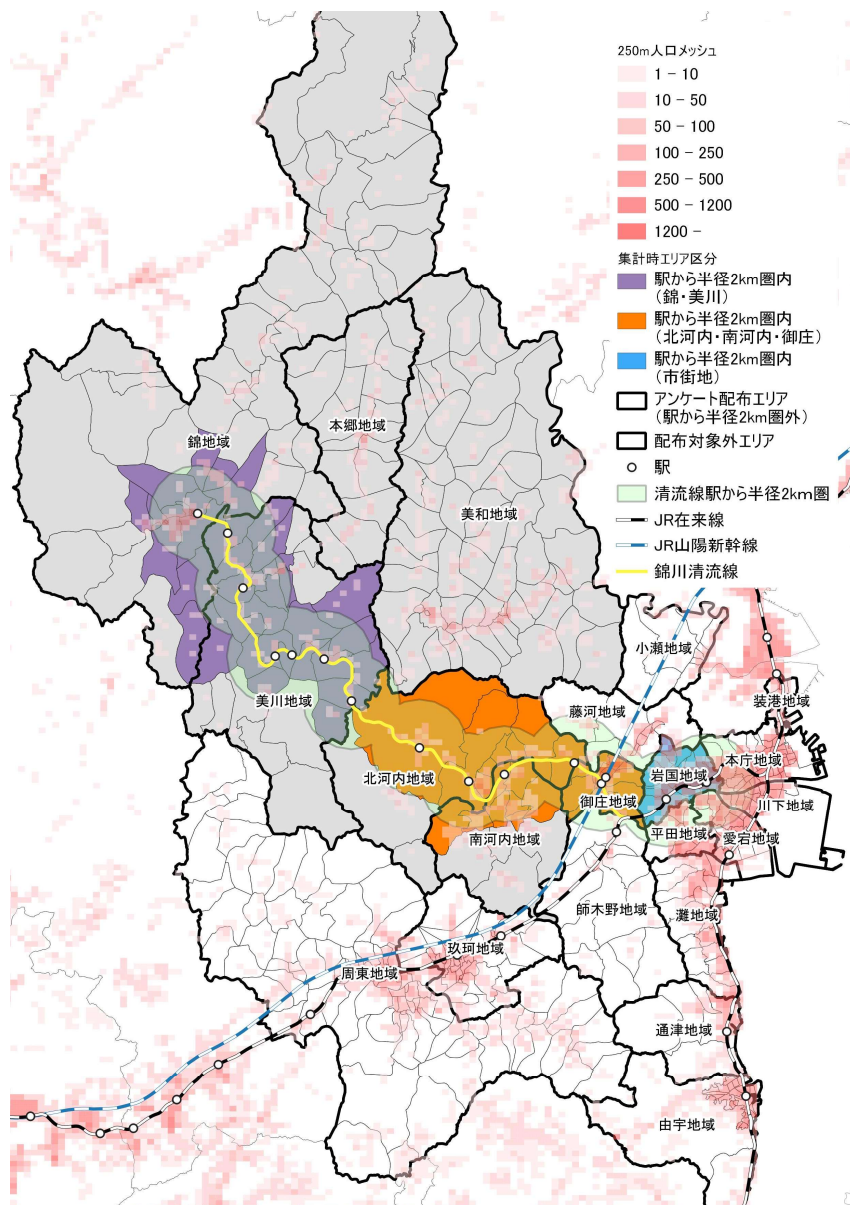
--

アンケートは以上です。調査にご協力いただき、ありがとうございました。

本調査は、錦、美川、美和、本郷の各地域及び北河内、南河内、御庄、岩国の各出張所管内と対象としていますが、駅までのアクセス性やバス路線の状況、人口分布、生活圏が類似する地域を次のとおり区分し、それぞれの地域の傾向が比較できるように集計を行いました。

図8 集計にあたっての地域区分

集計にあたっての地域区分	
駅から2km圏内	錦・美川
駅から2km圏内	北河内・南河内・御庄
駅から2km圏内	岩国
駅から2km圏外	

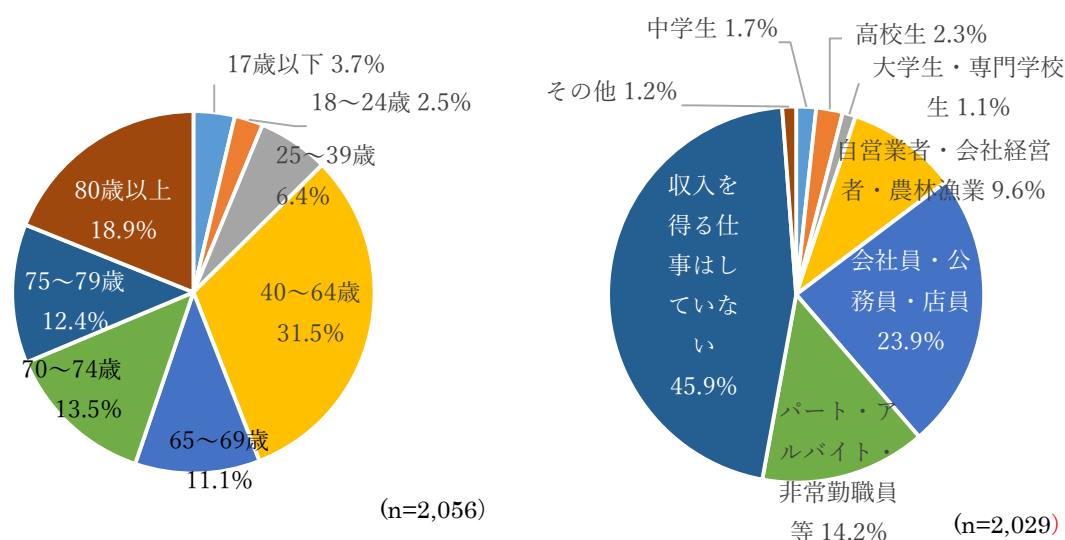


<主要なポイントと要約>

1) 回答者の属性

- ・回答者の5割以上が65歳以上となっています。
- ・職業では「収入を得る仕事をしていない」が最も多く約5割を占めます。

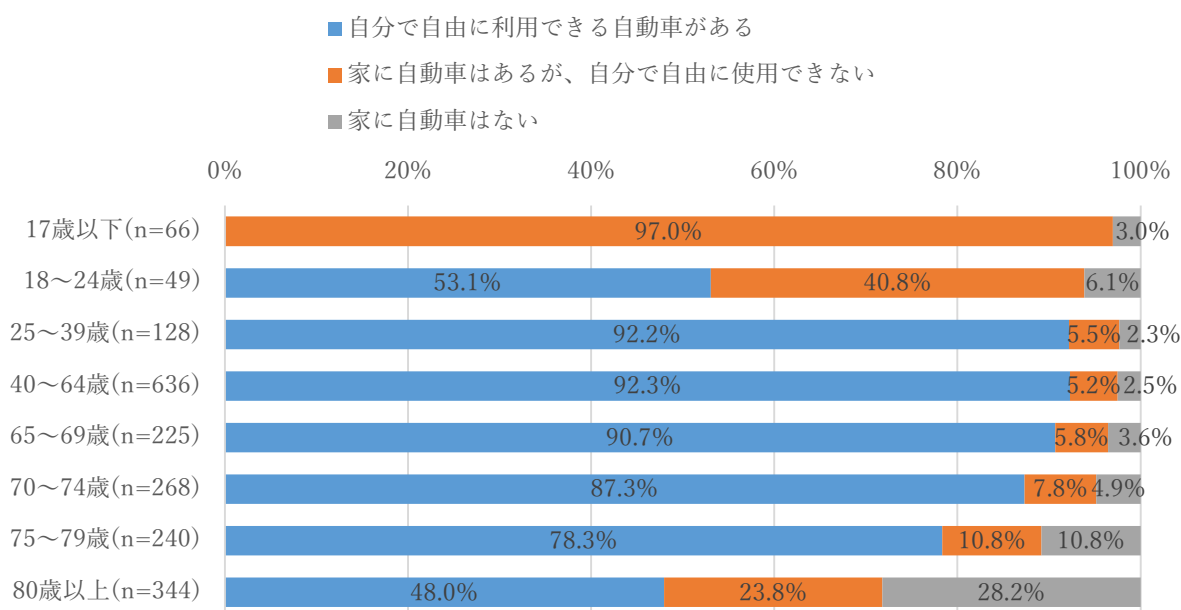
グラフ 14 回答者の属性



2) 自家用車保有状況

- ・25歳～74歳の約9割は「自分で自由に利用できる自動車がある」と回答しています。

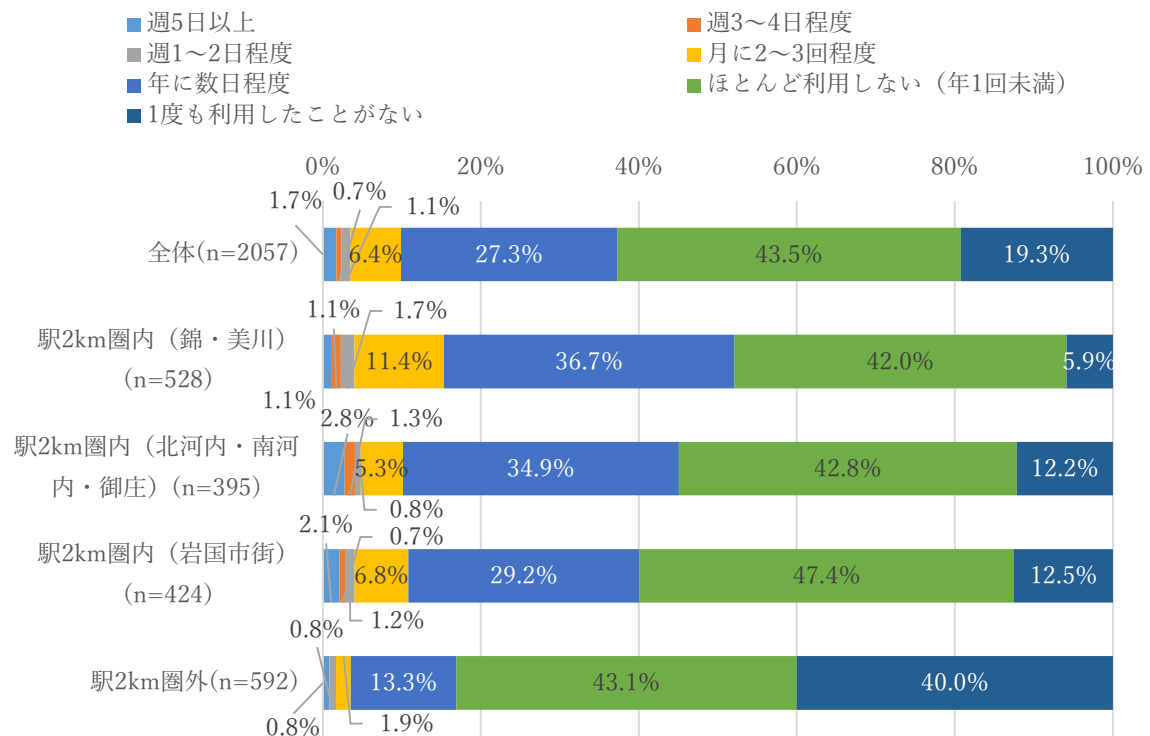
グラフ 15 自家用車保有状況



3) 錦川清流線の利用頻度

- ・駅から2 km 圏内では、回答者の4～5割が年に数日以上は利用している一方、駅から2 km 圏外では、回答者の約8割以上が「ほとんど利用しない」、または「1度も利用したことがない」と回答しています。

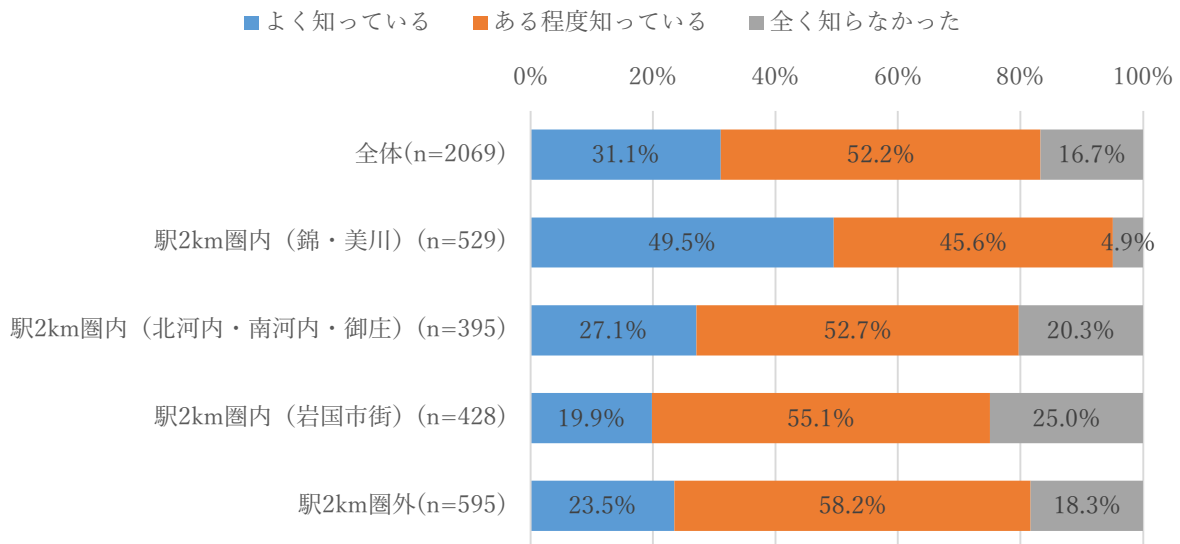
グラフ 16 錦川清流線の利用頻度



4) 錦川清流線の今後のあり方検討にかかる認知状況

- ・駅2km圏の錦・美川地域では、約5割が「よく知っている」と回答しています。
- ・すべての地域で「よく知っている」または「ある程度知っている」と回答された方が8割を超えています。

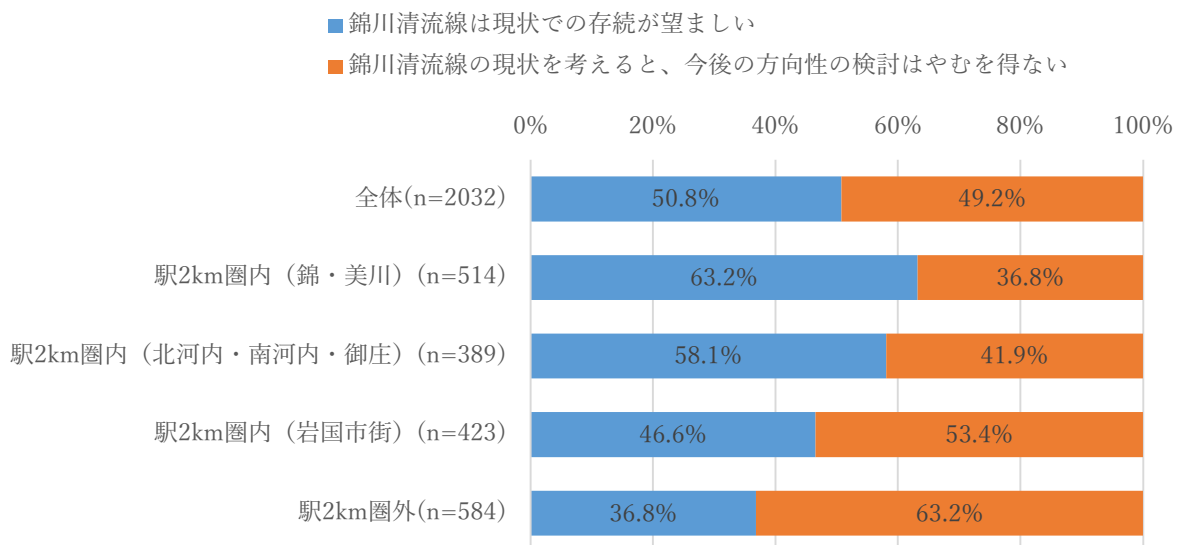
グラフ 17 錦川清流線の今後のあり方検討にかかる認知状況



5) 錦川清流線の今後についての意向

- ・駅2km圏内の錦・美川地域では、約6割が「現状での存続が望ましい」と回答する一方、駅2km圏外では約6割が「今後の方向性の検討はやむを得ない」と回答しています。

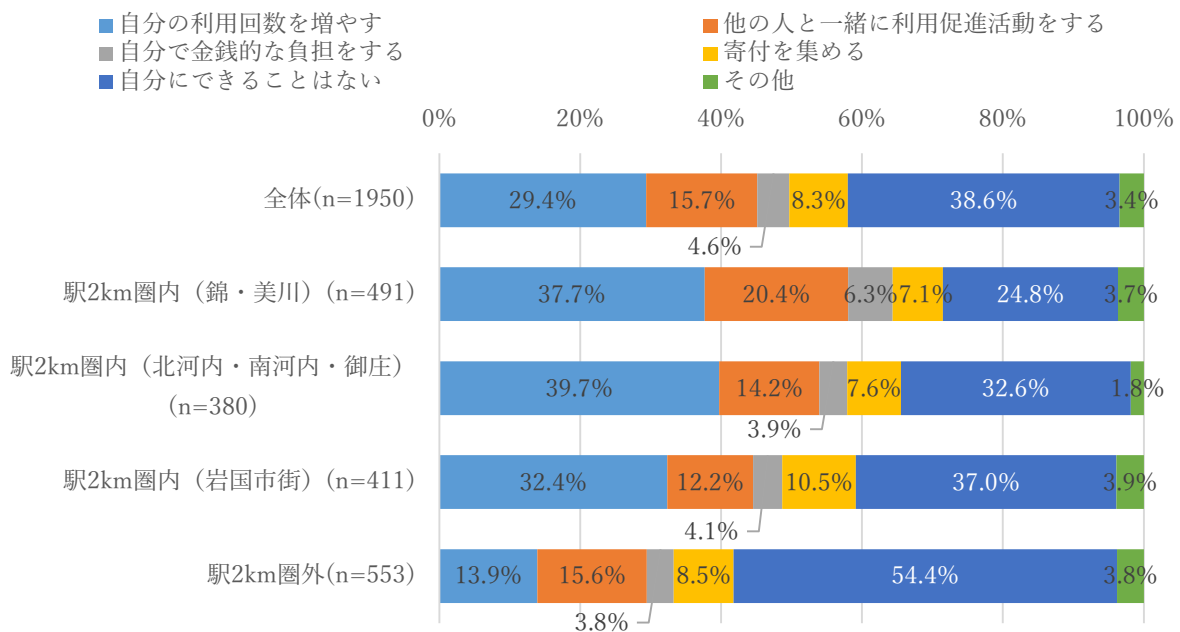
グラフ 18 錦川清流線の今後についての意向



6) 錦川清流線を存続させる場合に自分ができること

- ・駅2km圏内では、駅2km圏外と比べ「自分の利用回数を増やす」または「他の人と一緒に利用促進活動をする」と回答した割合が高くなっています。
- ・駅2km圏内では、5割以上の方が「自分にできることはない」と回答しています。

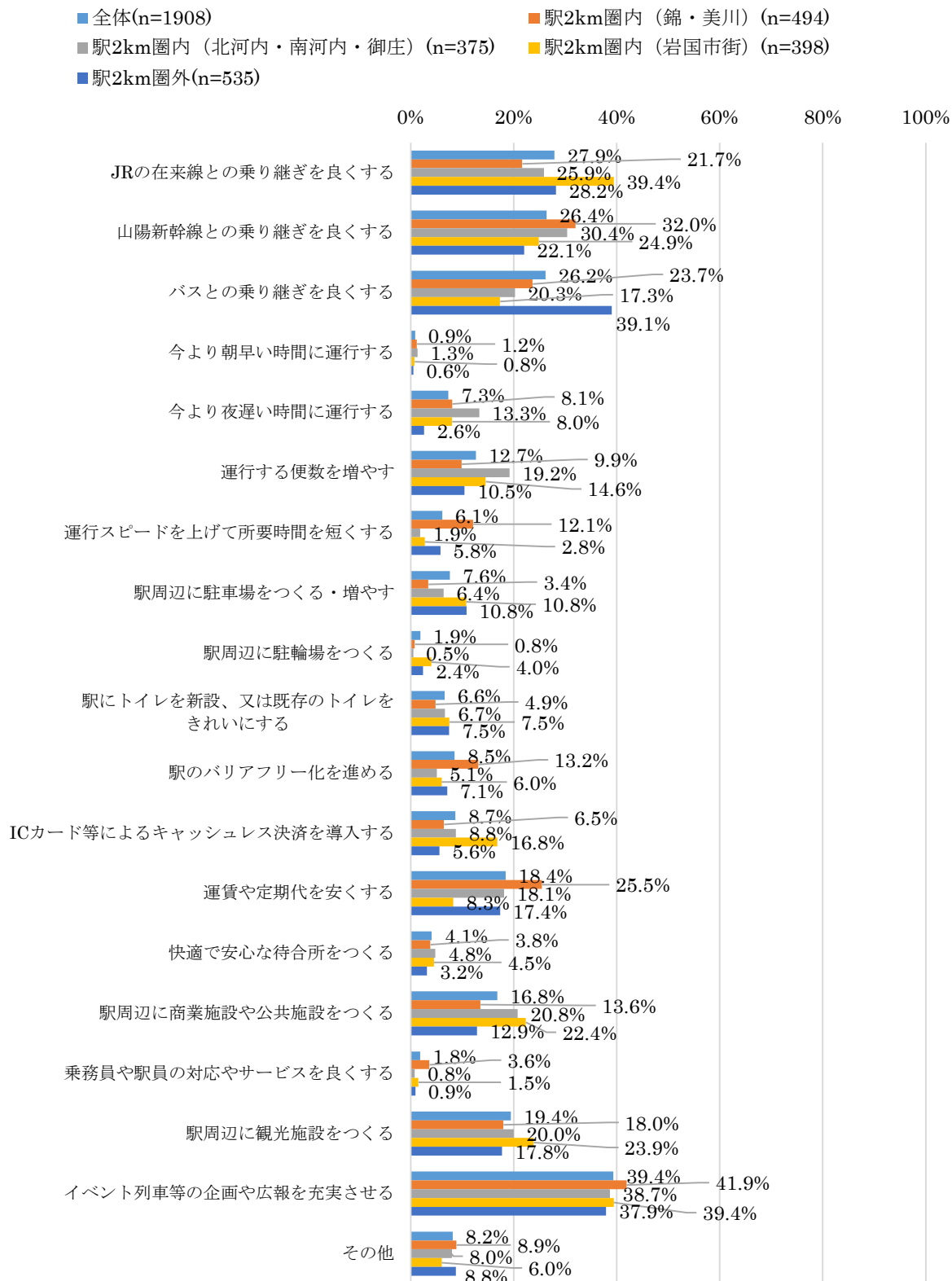
グラフ 19 錦川清流線を存続させる場合に自分ができること



7) 改善されれば錦川清流線の利用が増えると思う点

- ・すべての地域で「イベント列車等の企画や広報を充実させる」が約4割と高くなっています。
- ・駅2km圏内の錦・美川地域では、「運行スピードを上げて所要時間を短くする」や「運賃や定期代を安くする」、「駅のバリアフリーを進める」の回答が他の地域より高い傾向にあります。
- ・駅2km圏内の北河内・南河内・御庄地域では、「今より遅い時間に運行する」、「運行する便数を増やす」の回答が他の地域より高い傾向にあります。
- ・駅2km圏内の岩国市街地域では、「JRの在来線との乗り継ぎをよくする」の回答が他の地域より高い傾向にあります。
- ・駅2km圏外では、「バスとの乗り継ぎをよくする」の回答が他の地域より高い傾向にあります。

グラフ 20 改善されれば錦川清流線の利用が増えると思う点



5-3 沿線住民アンケート調査と利用者アンケート調査の比較分析

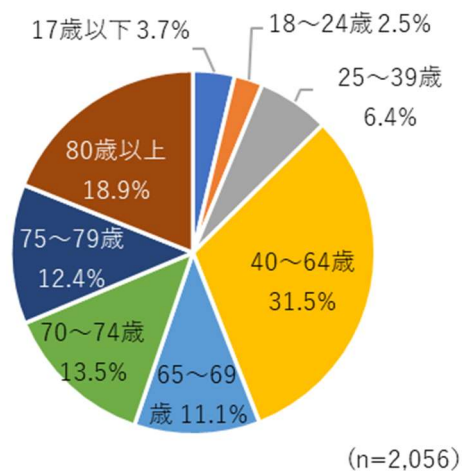
沿線住民アンケートと利用者アンケートに共通する調査項目（表 13）のうち以下の 6 点について比較しました。

1) 年齢層

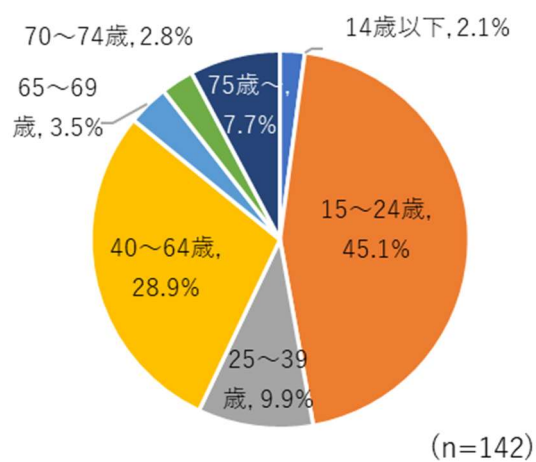
- ・沿線住民アンケートは、比較的高齢の方の回答割合が高い一方、利用者アンケートでは比較的低年齢の方の回答割合が高くなっています。

グラフ 21 年齢層

沿線住民アンケート



利用者アンケート（平日）

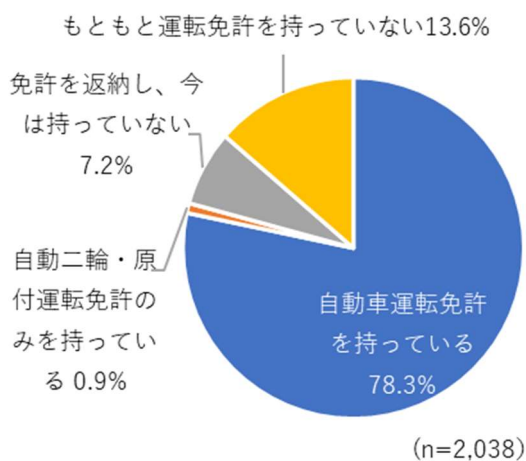


2) 運転免許保有状況

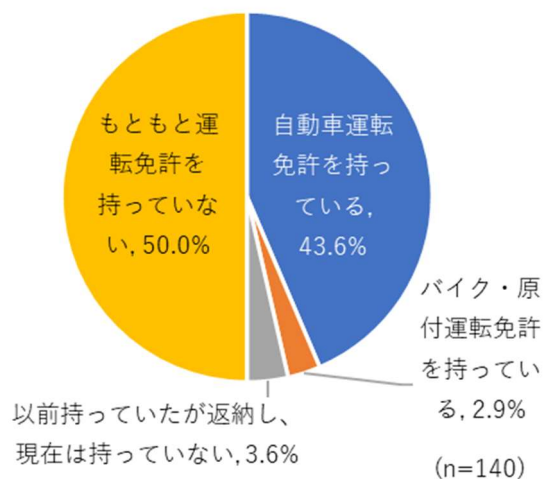
- ・沿線住民アンケートでは、約 8 割の方が自動車運転免許を持っていますが、利用者アンケートでは、過半数の回答者が運転免許を持っていません。

グラフ 22 運転免許保有状況

沿線住民アンケート



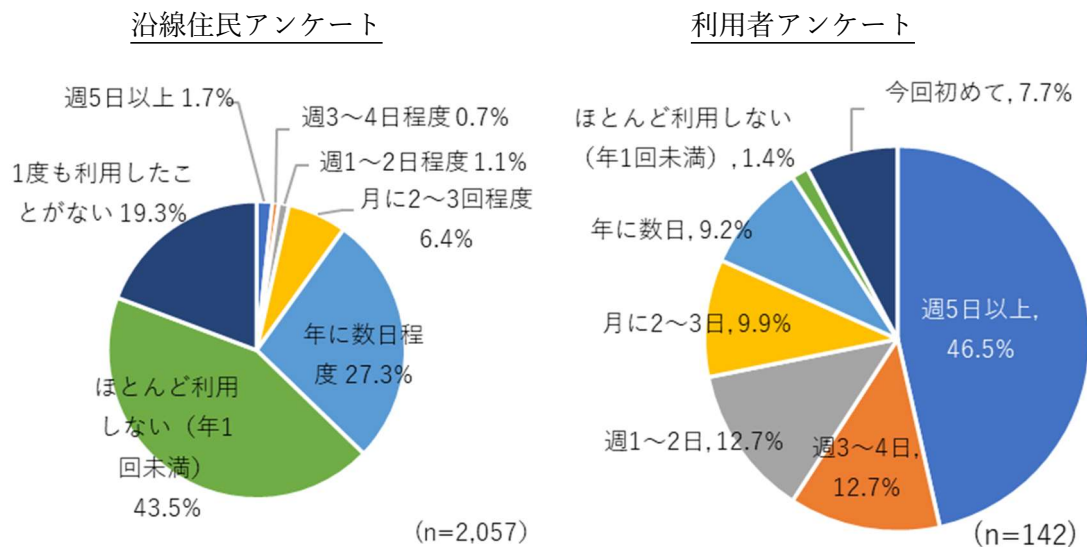
利用者アンケート（平日）



3) 錦川清流線の利用頻度

- ・沿線住民アンケートでは、ほとんどの回答者が年に数日以下の利用頻度と回答していますが、利用者アンケートでは過半数が週に1日以上の利用頻度と回答しています。

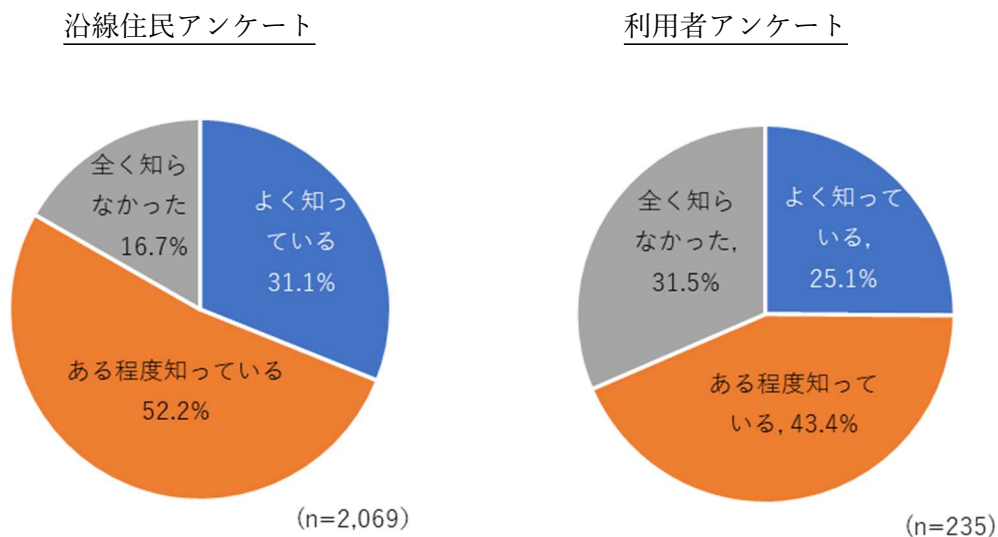
グラフ 23 錦川清流線の利用頻度



4) 錦川清流線の今後のあり方検討に係る認知状況

- ・沿線住民アンケートの回答者の方が、利用者アンケートの回答者よりも錦川清流線のあり方検討に関する認知度が高くなっています。

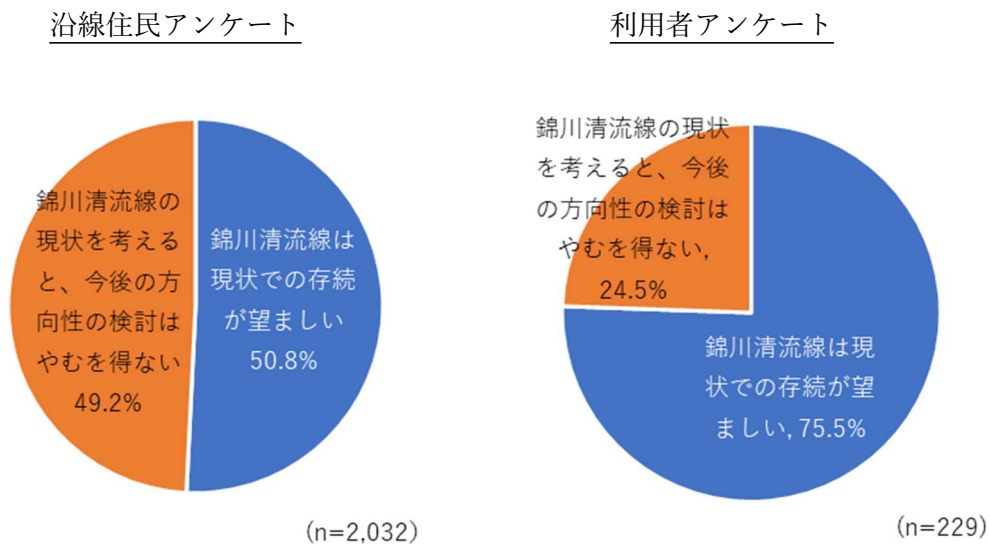
グラフ 24 錦川清流線の今後のあり方検討に係る認知状況



5) 錦川清流線の今後についての考え方

- ・沿線住民アンケートよりも利用者アンケートで「錦川清流線は現状での存続が望ましい」の回答割合が高くなっています。

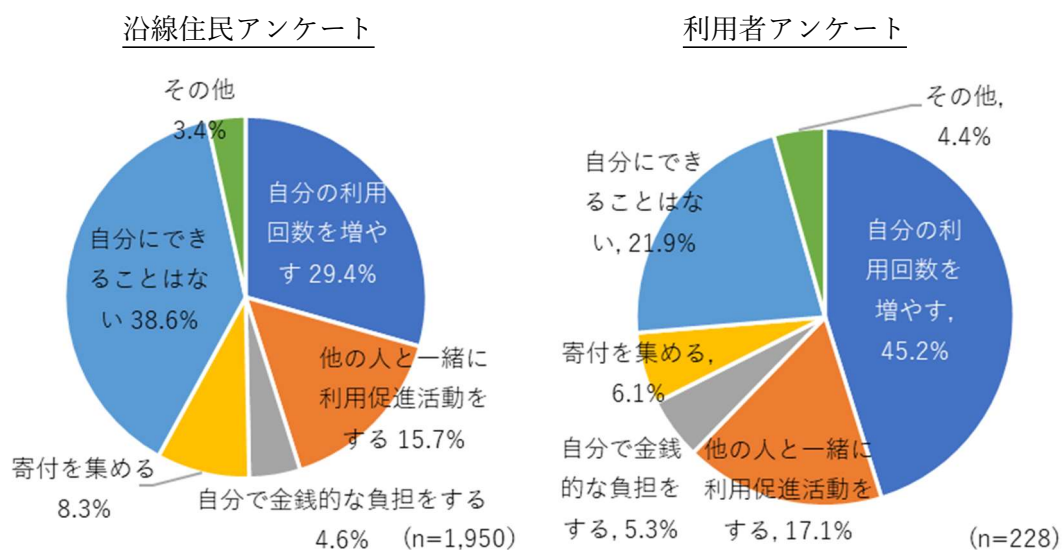
グラフ 25 錦川清流線の今後についての考え方



6) 錦川清流線を存続させる場合に自分にできること

- ・沿線住民アンケートでは「自分にできることはない」の回答割合が高く、利用者アンケートでは「自分の利用回数を増やす」の回答割合が高くなっています。

グラフ 26 錦川清流線を存続させる場合に自分にできること



第6章 錦川清流線沿線人口の将来予測と旅客運輸収入予測

錦川清流線の旅客運輸収入の推計は、岩国市全体の人口推計ではなく、錦川清流線を主に利用される方がお住いの地域の人口推計を統計的手法で行う必要があります。

錦川清流線沿線住民アンケート調査結果によると、錦川清流線の平日利用者の多くは、駅周辺の沿線地域（概ね2km圏内）に居住する方でした。

将来的な需要を予測するため、平成27年と令和2年に実施した国勢調査の小地域単位で沿線地域を指定し、コーホート変化率法※により沿線地域の人口推計を行い、結果を反映させました。

人口推計にあたっては、岩国市街地域と藤河・御庄地域、北河内・南河内地域、錦町・美川地域の4つ地域にわけ、集計しました。

また、利用目的の年齢構成が異なるため、普通旅客（15歳～）、通勤定期（20歳～64歳）、通学定期（15歳～19歳）の3区分で人口推計を行うこととしました。

5年ごとの人口推計を平準化し、決算額の確定している令和5年度の利用者を100%としたうえで、令和6年度以降の旅客運輸収入を推計することとします。

※コーホート変化率法とは

同期間（通常は5年間）の2時点間における年齢別人口の変化率に基づいて、将来人口を投影する方法で、国勢調査データを元に人口動態統計が安定的でない小地域の人口推計を行います。

6-1 人口統計に基づく沿線人口の将来予測

5年毎の国勢調査にもとづく国立社会保障・人口問題研究所のデータによる令和7年から令和22年までの5年毎の沿線4地域の将来人口予測では、岩国市街地域と藤河・御庄地域では、どの年齢帯も大きくは変化しないが（グラフ27、28）、北河内・南河内地域、錦町・美川地域では少子高齢化が特に顕著となると予測されます。（グラフ29、30）

グラフ 27 年齢帯ごとの人口推移予測（岩国市街地域）

	H27			R2			コホート変化率		R7年推計人口			R12年推計人口			R17年推計人口			R22年推計人口		
	男	女	計	男	女	計	男	女	男	女	計	男	女	計	男	女	計	男	女	計
0～4歳	293	318	611	267	251	518			251	241	492	241	232	473	254	244	498	241	232	474
5～9歳	403	355	758	380	377	757	1.297	1.186	346	298	644	325	286	611	312	275	587	329	290	619
10～14歳	375	378	753	426	385	811	1.057	1.085	402	409	811	366	323	689	344	310	654	330	298	628
15～19歳	312	341	653	343	367	710	0.915	0.971	390	374	763	367	397	764	335	313	648	314	301	616
20～24歳	177	276	453	185	230	415	0.593	0.674	203	248	451	231	252	483	218	268	486	199	211	410
25～29歳	249	262	511	208	249	457	1.175	0.902	217	208	425	239	223	462	272	227	499	256	242	498
30～34歳	306	393	699	295	318	613	1.185	1.214	246	302	549	258	252	509	283	271	554	322	276	598
35～39歳	396	484	880	348	425	773	1.137	1.081	335	344	679	280	327	607	293	272	565	322	293	615
40～44歳	557	612	1,169	422	491	913	1.066	1.014	371	431	802	358	349	706	299	332	630	312	276	588
45～49歳	400	507	907	569	600	1,169	1.022	0.980	431	481	912	379	423	802	365	342	707	305	325	630
50～54歳	428	434	862	394	494	888	0.985	0.974	580	585	1,145	425	469	894	373	412	785	360	333	693
55～59歳	413	474	887	412	424	836	0.963	0.977	379	483	862	540	571	1,111	409	458	867	359	402	762
60～64歳	492	525	1,017	400	432	832	0.969	0.911	399	386	785	367	440	807	523	521	1,043	396	418	814
65～69歳	563	671	1,234	469	479	948	0.953	0.912	381	394	775	380	353	733	350	401	751	498	475	973
70～74歳	426	559	985	507	624	1,131	0.901	0.930	422	445	868	343	367	710	343	328	670	315	373	689
75～79歳	364	516	880	382	522	904	0.897	0.934	455	583	1,037	379	416	795	308	342	650	307	306	613
80～84歳	311	458	769	295	473	768	0.810	0.917	310	479	788	368	534	903	307	381	688	250	314	563
85～89歳	172	307	479	209	369	578	0.672	0.806	198	381	579	208	386	594	248	430	678	206	307	513
90～94歳	54	158	212	81	183	264	0.471	0.596	98	220	318	93	227	321	98	230	328	117	257	373
95～99歳	12	51	63	14	63	77	0.259	0.399	21	73	94	26	88	113	24	91	115	25	92	117
100歳以上	3	15	18	2	13	15	0.200	0.200	3	13	15	4	15	19	5	18	23	5	18	23
総数	6,706	8,094	14,800	6,608	7,769	14,377			6,420	7,376	13,797	6,177	6,928	13,105	5,961	6,467	12,428	5,768	6,040	11,808
0～14歳	1,071	1,051	2,122	1,073	1,013	2,086			999	948	1,947	932	841	1,773	910	830	1,739	900	820	1,721
構成比	16.0%	13.0%	14.3%	16.2%	13.0%	14.5%			15.6%	12.9%	14.1%	15.1%	12.1%	13.5%	15.3%	12.8%	14.0%	15.6%	13.6%	14.6%
15～64歳	3,730	4,308	8,038	3,576	4,030	7,606			3,533	3,841	7,374	3,443	3,703	7,146	3,369	3,416	6,785	3,145	3,078	6,223
構成比	55.6%	53.2%	54.3%	54.1%	51.9%	52.9%			55.0%	52.1%	53.4%	55.7%	53.4%	54.5%	56.5%	52.8%	54.6%	54.5%	51.0%	52.7%
65歳以上	1,905	2,735	4,640	1,959	2,726	4,685			1,888	2,587	4,476	1,802	2,384	4,186	1,682	2,221	3,903	1,723	2,142	3,865
構成比	28.4%	33.8%	31.4%	29.6%	35.1%	32.6%			29.4%	35.1%	32.4%	29.2%	34.4%	31.9%	28.2%	34.3%	31.4%	29.9%	35.5%	32.7%

婦人子供比率 = 0.4才児数/20.34才女性数 = 0.650 性比 = 0.50936 0.49064 --R2年国勢調査の岩国市全体の0-4歳性比 ※年齢不詳の人は除外して計算している

グラフ 28 年齢帯ごとの人口推移予測（藤河・御庄地域）

	H27			R2			コホート変化率		R7年推計人口			R12年推計人口			R17年推計人口			R22年推計人口		
	男	女	計	男	女	計	男	女	男	女	計	男	女	計	男	女	計	男	女	計
0～4歳	90	87	177	78	70	148			69	67	136	63	61	124	55	53	108	48	47	95
5～9歳	60	87	147	71	84	155	0.789	0.966	62	68	129	55	65	119	50	59	109	43	51	95
10～14歳	78	93	171	57	78	135	0.950	0.897	67	75	143	58	61	119	52	58	110	47	53	100
15～19歳	69	75	144	74	64	138	0.949	0.688	54	54	108	64	52	116	55	42	97	49	40	89
20～24歳	68	60	128	74	61	135	1.072	0.813	79	52	131	58	44	102	69	42	111	59	34	93
25～29歳	95	103	198	99	90	189	1.456	1.500	08	92	199	116	78	194	84	65	150	100	63	163
30～34歳	109	96	205	102	98	200	1.074	0.951	06	86	192	116	87	203	124	74	198	91	62	153
35～39歳	133	128	261	89	88	177	0.817	0.917	83	90	173	87	78	165	94	80	174	101	68	169
40～44歳	149	142	291	146	130	276	1.098	1.016	98	89	187	91	91	183	95	80	175	104	81	185
45～49歳	104	93	197	143	132	275	0.960	0.930	140	121	261	94	83	177	88	85	173	91	74	166
50～54歳	111	100	211	107	94	201	1.029	1.011	147	133	281	144	122	266	96	84	180	90	86	176
55～59歳	112	111	223	116	99	215	1.045	0.990	112	93	205	154	132	286	151	121	272	101	83	184
60～64歳	127	144	271	113	106	219	1.009	0.955	117	95	212	113	89	202	155	126	281	152	115	267
65～69歳	151	140	291	118	130	248	0.929	0.903	105	96	201	109	85	194	105	80	185	144	114	258
70～74歳	103	103	206	138	135	273	0.914	0.964	08	125	233	96	92	188	99	82	182	96	77	173
75～79歳	63	111	174	90	96	186	0.874	0.932	121	126	246	94	117	211	84	86	170	87	77	164
80～84歳	66	101	167	54	97	151	0.857	0.874	77	84	161	103	110	213	81	102	183	72	75	147
85～89歳	45	53	98	42	94	136	0.636	0.931	34	90	125	49	78	127	66	102	168	51	95	146
90～94歳	12	26	38	15	43	58	0.333	0.811	14	76	90	11	73	85	16	63	80	22	83	105
95～99歳	2	12	14	4	12	16	0.333	0.462	5	20	25	5	35	40	4	34	38	5	29	35
100歳以上	3	2	5	0	4	4	0.200	0.200	1	2	3	1	4	5	1	7	8	1	7	8
総数	1,750	1,867	3,617	1,730	1,805	3,535			1,708	1,733	3,441	1,681	1,637	3,318	1,625	1,526	3,151	1,556	1,414	2,971
0～14歳	228	267	495	206	232	438			198	210	408	176	186	362	157	170	327	139	150	290
構成比	13.0%	14.3%	13.7%	11.9%	12.9%	12.4%			11.6%	12.1%	11.9%	10.5%	11.4%	10.9%	9.7%	11.1%	10.4%	8.9%	10.6%	9.7%
15～64歳	1,077	1,052	2,129	1,063	962	2,025			1,045	904	1,948	1,036	857	1,892	1,012	799	1,811	939	707	1,646
構成比	61.5%	56.3%	58.9%	61.4%	53.3%	57.3%			61.2%	52.2%	56.6%	61.6%	52.3%	57.0%	62.3%	52.4%	57.5%	60.3%	50.0%	55.4%
65歳以上	445	548	993	461	611	1,072			465	620	1,084	468	595	1,063	456	557	1,013	478	557	1,035
構成比	25.4%	29.4%	27.5%	26.6%	33.9%	30.3%			27.2%	35.7%	31.5%	27.9%	36.3%	32.0%	28.0%	36.5%	32.1%	30.7%	39.4%	34.9%

婦人子供比率 = 0.4才児数/20.34才女性数 = 0.594 性比 = 0.50936 0.49064 --R2年国勢調査の岩国市全体の0-4歳性比 ※年齢不詳の人は除外して計算している

グラフ29 年齢帯ごとの人口推移予測（北河内・南河内地域）

	H27			R2			コホート変化率		R7年推計人口			R12年推計人口			R17年推計人口			R22年推計人口		
	男	女	計	男	女	計	男	女	男	女	計	男	女	計	男	女	計	男	女	計
0～4歳	22	17	39	10	14	24			10	9	19	7	7	14	4	4	8	3	3	5
5～9歳	30	24	54	24	12	36	1.091	0.706	11	10	21	11	7	17	8	5	12	5	3	7
10～14歳	46	39	85	28	22	50	0.933	0.917	22	11	33	10	9	19	10	6	16	7	4	12
15～19歳	38	46	84	35	38	73	0.761	0.974	21	21	43	17	11	28	8	9	17	8	6	13
20～24歳	26	22	48	23	24	47	0.605	0.522	21	20	41	13	11	24	10	6	16	5	5	9
25～29歳	30	21	51	16	10	26	0.615	0.455	14	11	25	13	9	22	8	5	13	6	3	9
30～34歳	36	39	75	28	12	40	0.933	0.571	15	6	21	13	6	19	12	5	17	7	3	10
35～39歳	49	40	89	34	37	71	0.944	0.949	26	11	38	14	5	20	12	6	18	11	5	16
40～44歳	62	56	118	48	38	86	0.980	0.950	33	35	68	26	11	37	14	5	19	12	6	18
45～49歳	59	63	122	68	53	121	1.097	0.946	53	36	89	37	33	70	28	10	39	15	5	20
50～54歳	69	57	126	57	66	123	0.966	1.048	66	56	121	51	38	89	35	35	70	27	11	38
55～59歳	66	72	138	76	59	135	1.101	1.035	63	68	131	72	57	130	56	39	95	39	36	75
60～64歳	90	100	190	68	78	146	1.030	1.083	78	64	142	65	74	139	75	62	137	58	42	100
65～69歳	117	108	225	86	101	187	0.956	1.010	65	79	144	75	65	139	62	75	137	71	63	134
70～74歳	92	96	188	111	104	215	0.949	0.963	82	87	179	62	76	138	71	62	133	59	72	131
75～79歳	55	100	155	77	95	172	0.837	0.990	93	103	196	68	96	165	52	75	127	59	62	121
80～84歳	60	96	156	47	98	145	0.855	0.980	66	93	159	79	101	180	58	94	153	44	74	118
85～89歳	37	84	121	46	97	143	0.767	1.010	36	89	135	50	94	145	61	102	163	45	95	140
90～94歳	22	61	83	20	56	76	0.541	0.667	25	65	90	19	66	85	27	63	90	33	68	101
95～99歳	3	15	18	6	27	33	0.273	0.443	5	25	30	7	29	35	5	29	35	7	28	35
100歳以上	1	5	6	0	3	3	0.200	0.200	1	5	7	1	5	6	1	6	7	1	6	7
総 数	1,010	1,161	2,171	908	1,044	1,952			807	924	1,731	710	809	1,520	618	703	1,321	523	597	1,120
0～14歳	98	80	178	62	48	110			43	30	73	28	22	50	22	15	37	14	10	24
構成比	9.7%	6.9%	8.2%	6.8%	4.6%	5.6%			5.3%	3.3%	4.2%	3.9%	2.8%	3.3%	3.5%	2.1%	2.8%	2.8%	1.6%	2.2%
15～64歳	525	516	1,041	453	415	868			391	328	719	321	256	576	259	182	441	189	120	309
構成比	52.0%	44.4%	48.0%	49.9%	39.8%	44.5%			48.4%	35.5%	41.5%	45.1%	31.6%	37.9%	41.9%	25.9%	33.4%	36.1%	20.2%	27.6%
65歳以上	387	565	952	393	581	974			373	566	939	362	531	893	338	506	843	320	467	786
構成比	38.3%	48.7%	43.9%	43.3%	55.7%	49.9%			46.2%	61.2%	54.2%	51.0%	65.6%	58.8%	54.6%	72.0%	63.9%	61.1%	78.2%	70.2%

婦人子供比率 = 0.4才児数/20～34才女性数 = 0.522 性比 = 0.50936 0.49064 --R2年国勢調査の岩国市全体の0-4歳性比 ※年齢不詳の人は除外して計算している

グラフ 30 年齢帯ごとの人口推移予測（錦町・美川地域）

	H27			R2			コホート変化率		R7年推計人口			R12年推計人口			R17年推計人口			R22年推計人口		
	男	女	計	男	女	計	男	女	男	女	計	男	女	計	男	女	計	男	女	計
0～4歳	28	19	47	12	7	19			11	10	21	10	9	19	7	7	13	4	4	7
5～9歳	41	21	62	22	14	36	0.786	0.737	9	5	15	8	8	16	8	7	14	5	5	10
10～14歳	34	36	70	38	18	56	0.927	0.857	20	12	32	9	4	13	8	6	14	7	6	13
15～19歳	38	26	64	19	28	47	0.559	0.778	21	14	35	11	9	21	5	3	8	4	5	9
20～24歳	21	23	44	22	31	53	0.579	1.192	11	33	44	12	17	29	7	11	18	3	4	7
25～29歳	26	35	61	11	28	39	0.524	1.217	12	38	49	6	41	46	6	20	27	3	14	17
30～34歳	42	64	106	25	22	47	0.962	0.629	11	18	28	11	24	35	6	26	31	6	13	19
35～39歳	50	66	116	34	38	72	0.810	0.594	20	13	33	9	10	19	9	14	23	4	15	20
40～44歳	59	63	122	38	57	95	0.760	0.864	26	33	59	15	11	27	7	9	16	7	12	19
45～49歳	55	42	97	56	62	118	0.949	0.984	36	56	92	25	32	57	15	11	26	6	9	15
50～54歳	75	73	148	48	41	89	0.873	0.976	49	61	109	31	55	86	21	32	53	13	11	24
55～59歳	94	82	176	78	73	151	1.040	1.000	50	41	91	51	61	111	33	55	87	22	32	54
60～64歳	130	116	246	87	83	170	0.926	1.012	72	74	146	46	42	88	47	61	108	30	55	86
65～69歳	158	162	320	119	114	233	0.915	0.983	80	82	161	66	73	139	42	41	83	43	60	103
70～74歳	113	160	273	146	160	306	0.924	0.988	110	113	223	74	81	154	61	72	133	39	40	79
75～79歳	110	161	271	97	150	247	0.858	0.938	25	150	275	94	106	200	63	76	139	52	67	120
80～84歳	119	166	285	88	131	219	0.800	0.814	78	122	200	100	122	222	76	86	161	51	61	112
85～89歳	67	130	197	78	129	207	0.655	0.777	58	102	159	51	95	146	66	95	161	49	67	116
90～94歳	25	85	110	23	94	117	0.343	0.723	27	93	120	20	74	93	17	69	86	23	69	91
95～99歳	8	29	37	8	37	45	0.320	0.435	7	41	48	9	41	49	6	32	38	6	30	35
100歳以上	1	2	3	3	5	8	0.200	0.200	2	7	9	1	8	10	2	8	10	1	6	8
総 数	1,294	1,561	2,855	1,052	1,322	2,374			834	1,117	1,951	659	921	1,580	510	740	1,250	380	584	964
0～14歳	103	76	179	72	39	111			40	27	68	27	21	48	22	20	42	16	14	30
構成比	8.0%	4.9%	6.3%	6.8%	3.0%	4.7%			4.8%	2.5%	3.5%	4.1%	2.3%	3.0%	4.3%	2.7%	3.4%	4.2%	2.4%	3.1%
15～64歳	590	590	1,180	418	463	881			307	380	688	218	301	519	155	242	397	100	169	269
構成比	45.6%	37.8%	41.3%	39.7%	35.0%	37.1%			36.9%	34.0%	35.2%	33.0%	32.7%	32.8%	30.3%	32.7%	31.8%	26.2%	29.0%	27.9%
65歳以上	601	895	1,496	562	820	1,382			486	710	1,196	415	598	1,013	333	478	811	264	401	665
構成比	46.4%	57.3%	52.4%	53.4%	62.0%	58.2%			58.3%	63.5%	61.3%	63.0%	65.0%	64.1%	65.3%	64.6%	64.9%	69.5%	68.6%	69.0%

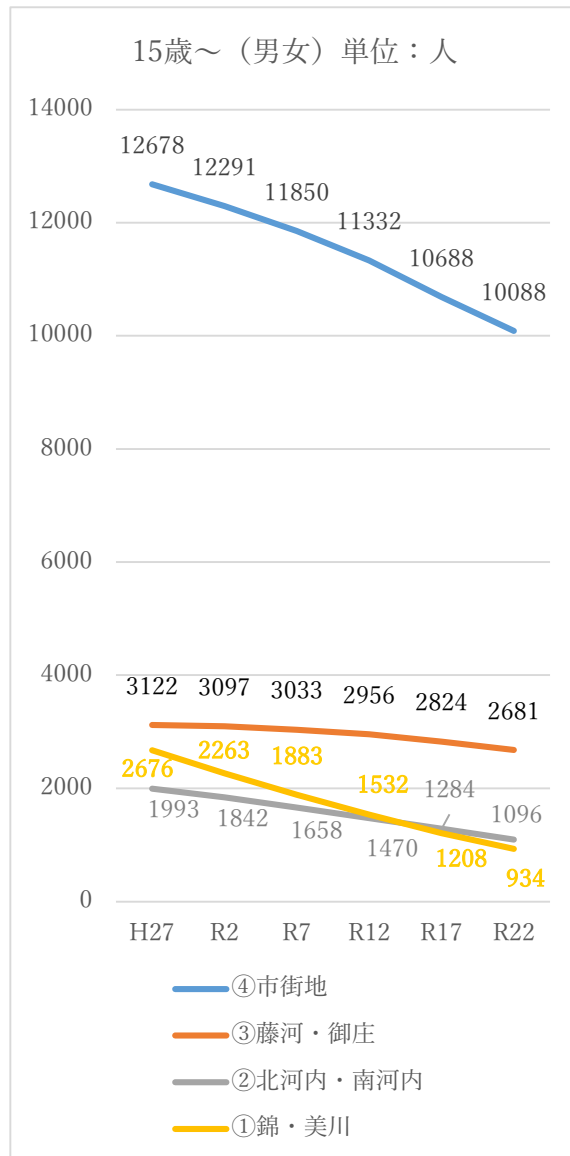
婦人子供比率 = 0.4才児数/20～34才女性数 = 0.235 性比 = 0.50936 0.49064 --R2年国勢調査の岩国市全体の0-4歳性比 ※年齢不詳の人は除外して計算している

<定期外利用者年齢帯の人口推移予測>

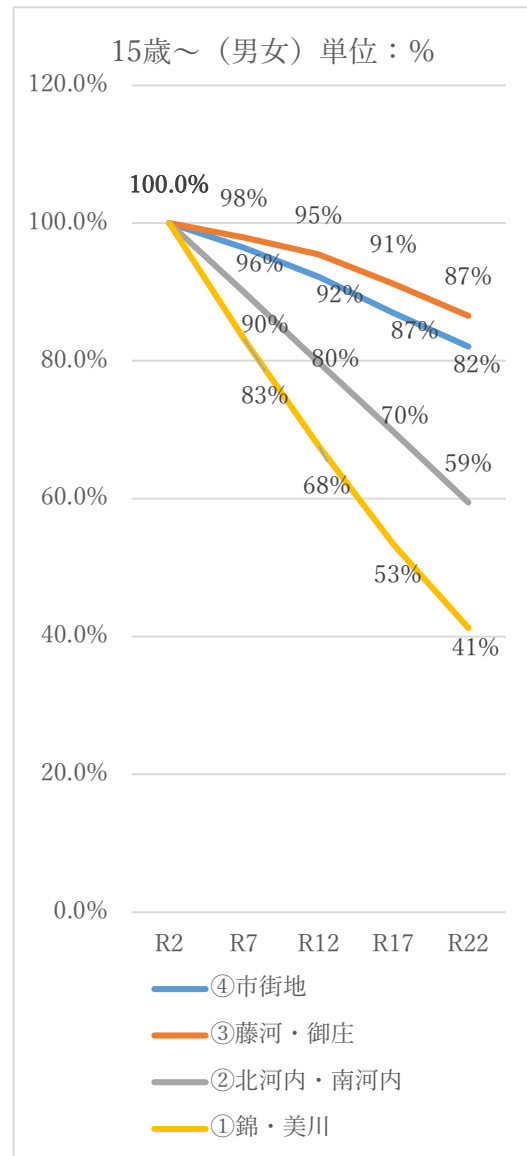
定期外利用者数の推移予測として、15歳以上の令和22年度までの人口推移予測(グラフ31)を見ると、錦・美川地域は減少度が大きく、国勢調査が実施された令和2年度を100%とした場合、令和22年度人口は41%で、約900人と予想されます。

市街地域での令和22年度人口は82%で、約1万人と予測されます。

グラフ31 沿線4地域の人口推移予測



グラフ32 令和2年度を100とした人口比率予測



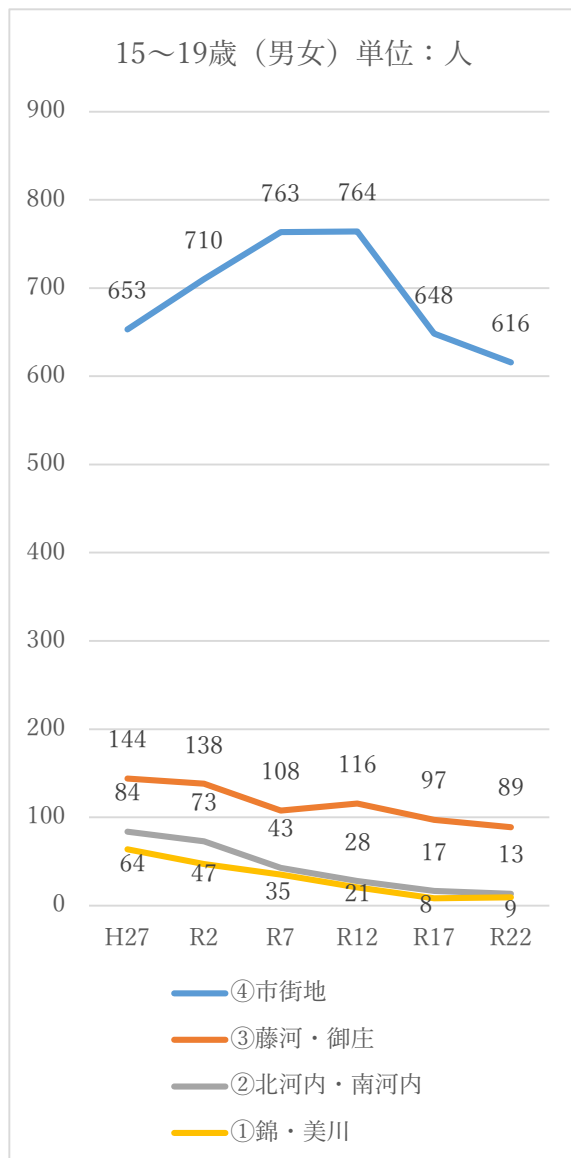
<通学利用者の人口推移予測>

通学利用者数の推移予測として、15歳～19歳の令和22年度までの人口推移予測(グラフ33)を見ると、岩国市街地域は一旦増加してその後減少に転じると予想されます。

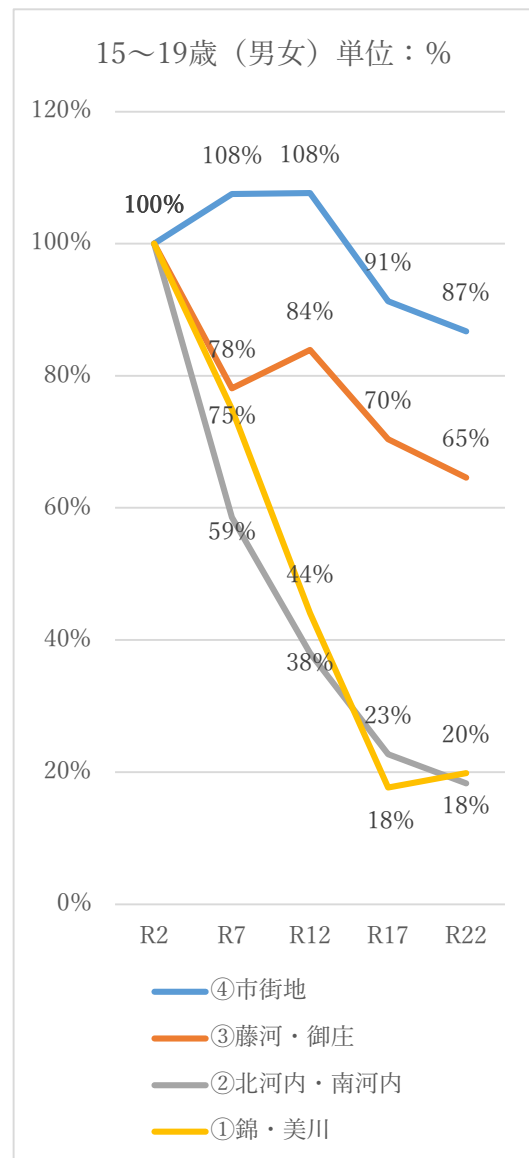
錦・美川地域と北河内・南河内地域では両地域とも大きく減少し、国勢調査が実施された令和2年度を100%とした場合、令和22年度人口は約20%で、一桁近くにまで減少すると予想されます。

岩国市街地域での令和22年度人口は87%で、約600人と予測されます。

グラフ33 沿線4地域の人口推移予測



グラフ34 令和2年度を100とした人口推移予測

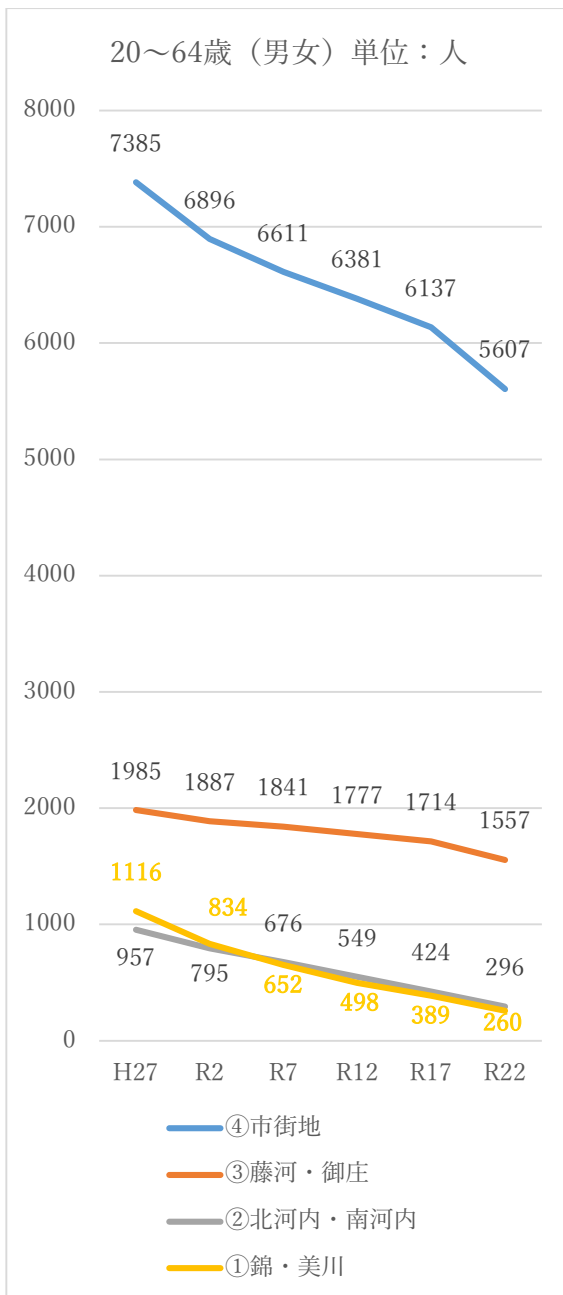


<通勤利用者の人口推移予測>

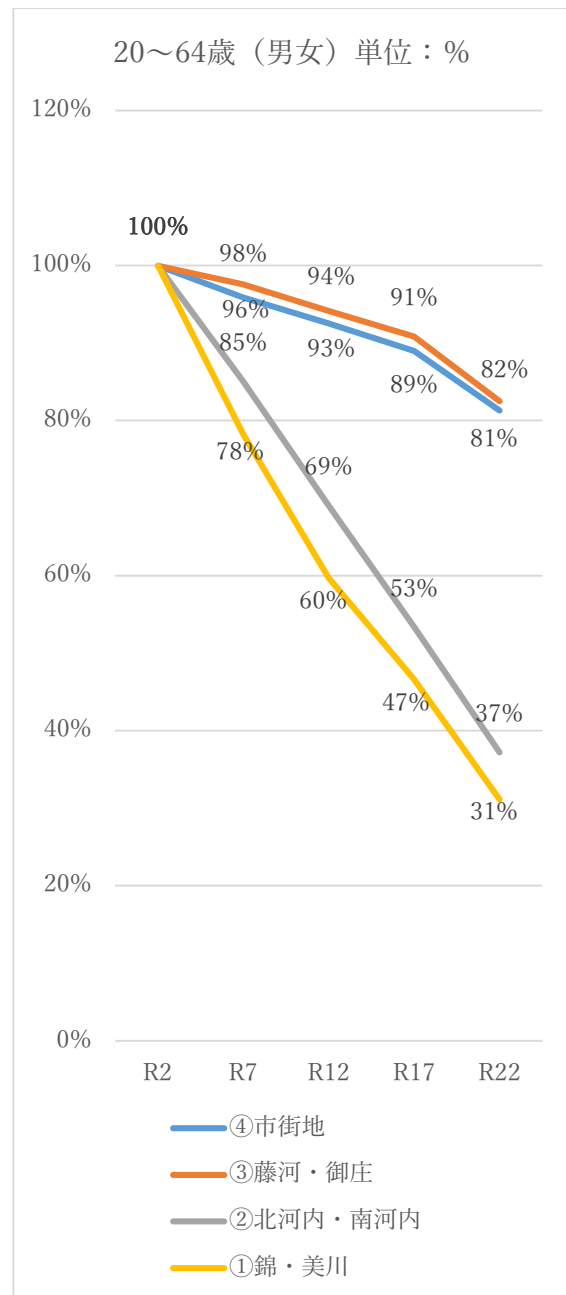
通勤利用者数の推移予測として、20歳～64歳の令和22年度までの人口推移予測（グラフ35）を見ると、錦・美川地域と北河内・南河内地域の減少度が大きく、国勢調査が実施された令和2年度を100%とした場合、令和22年度人口は両地域とも30%台で、300人を下回ると予想されます。

岩国市街地域での令和22年度人口は81%で、約5,600人と予測されます。

グラフ 35 沿線4地域の人口推移予測

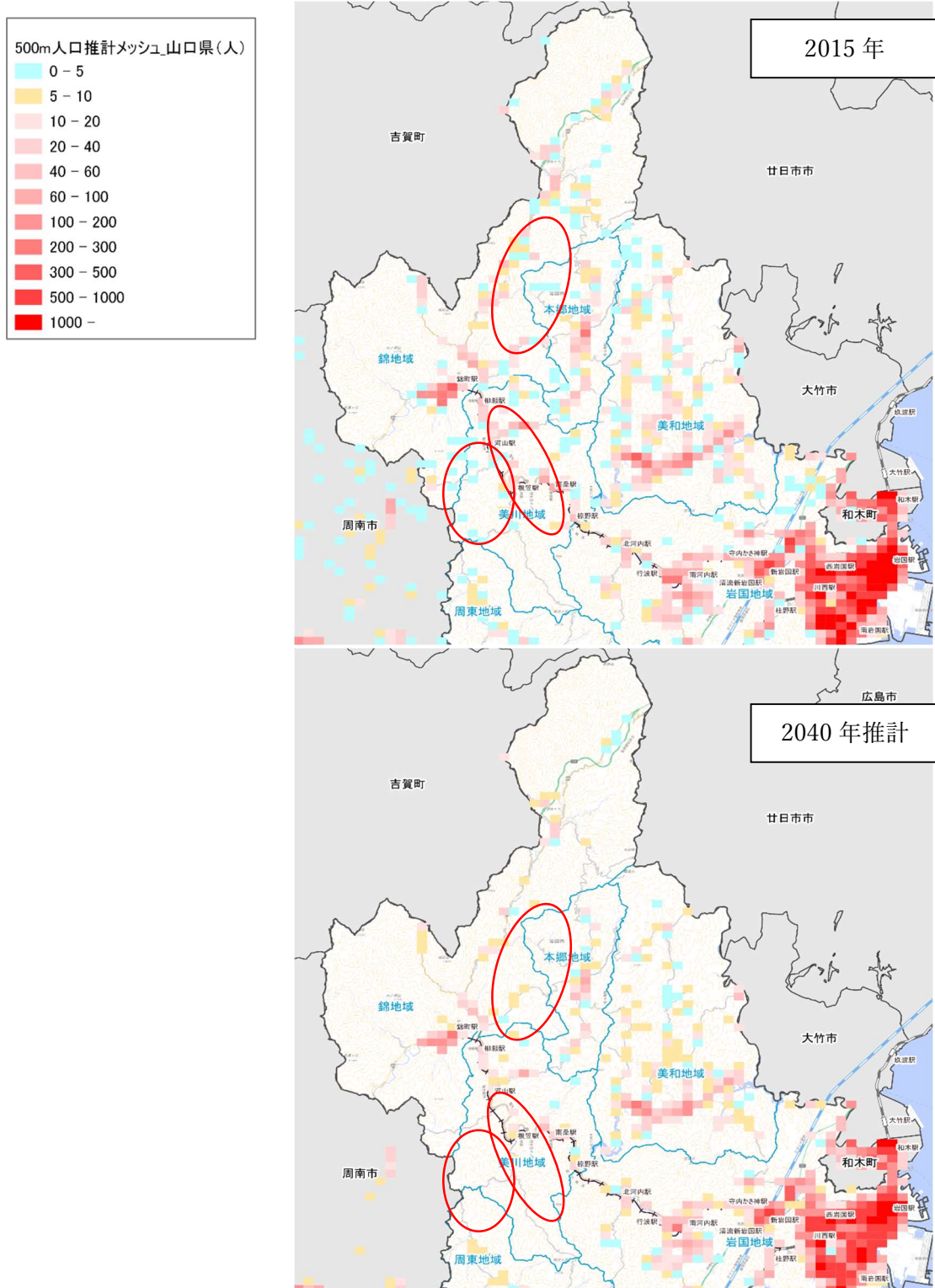


グラフ 36 令和2年度を100とした人口推移予測



これらの人口減少は、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と予想されます。(図9)

図9 2015年の人口分布と2040年の人口分布推計結果



資料：平成27年(2015年)国勢調査及びそれに基づく社人研推計

6-2 沿線人口の将来予測に基づく収入の将来予測

<試算のながれ>

- 1) 令和6年度以降の運輸雑収、付帯事業収入見込みは、人口推移の影響を受けにくいいため、錦川鉄道株の見込み値で試算します。
- 2) 令和6年度以降の旅客運輸収入見込みは、人口推移の影響を大きく受けるため、令和5年度実績値に対し、6-1でシミュレーションした岩国市街地域と藤河・御庄地域、北河内・南河内地域、錦・美川地域の4地域の人口推移予測を基に試算します。
 なお、人口推移予測に使用した国勢調査のデータでの年齢区分は5年ごととなっているため、実際の年齢とは異なります。
 - ・普通旅客は15歳～の人口推移率を用います。
 - ・通勤定期は20歳～64歳の人口推移率を用います。
 - ・通学定期は15歳～19歳の人口推移率を用います。
- 3) 人口推移はR2以降5年ごとの算出のため、この間の予測は直線的に変化すると仮定して算出します。

表19 錦川清流線沿線人口推移予想 (R5=100%)

年度	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R7	R 8	R 9
普通旅客	7,202人	7,076人	6,951人	6,825人	6,700人	6,574人	6,451人	6,327人
15歳～				100%	98.168%	96.322%	94.520%	92.703%
通勤定期	3,516人	3,447人	3,377人	3,308人	3,238人	3,169人	3,100人	3,031人
20歳～64歳				100%	97.884%	95.798%	93.712%	91.626%
通学定期	258人	244人	229人	215人	200人	186人	182人	177人
15歳～19歳				100%	93.023%	86.512%	84.651%	82.326%

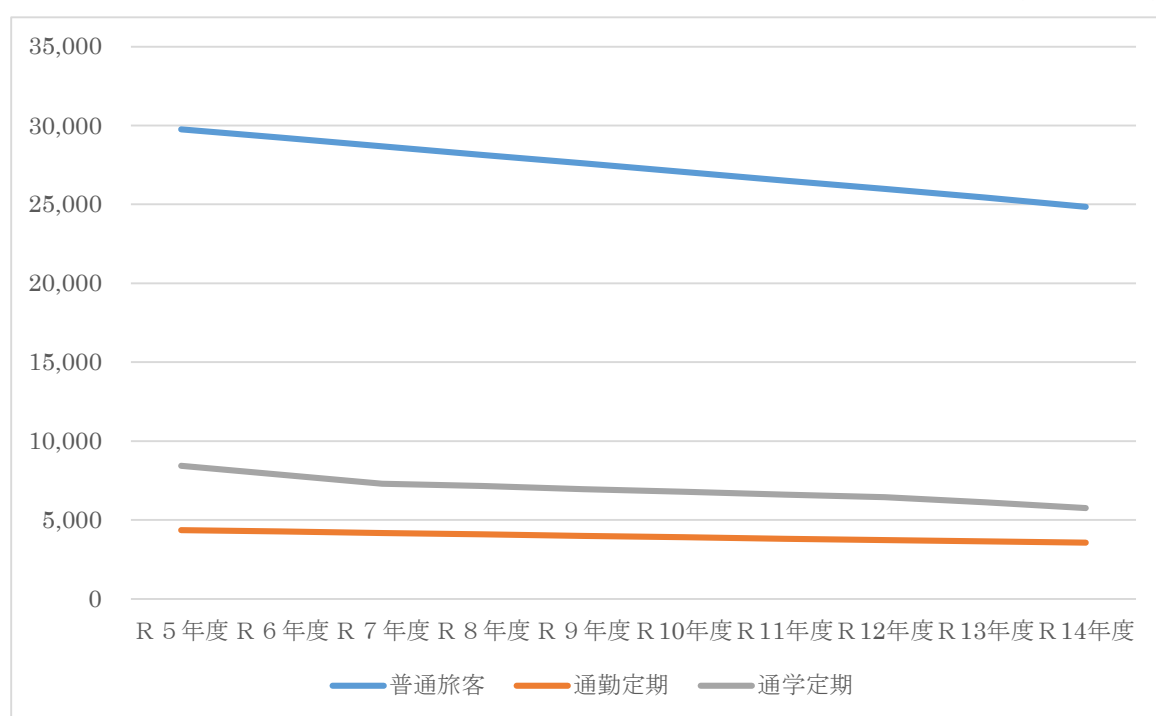
年度	R 10	R 11	R 12	R 13	R 14	R15	R16	R17
普通旅客	6,204人	6,080人	5,957人	5,829人	5,701人	5,572人	5,444人	5,316人
15歳～	90.901%	89.084%	87.282%	85.407%	83.531%			
通勤定期	2,961人	2,892人	2,823人	2,764人	2,705人	2,645人	2,586人	2,527人
20歳～64歳	89.510%	87.424%	85.339%	83.555%	81.771%			
通学定期	173人	168人	164人	156人	147人	139人	130人	122人
15歳～19歳	80.465%	78.140%	76.279%	72.558%	68.372%			

表20 人口推移予測を加味した令和6年度以降の旅客運輸収入予測 (単位:千円)

年 度	R 5	R 6	R 7	R 8	R 9
旅客運輸収入	42,574	41,348	40,157	39,373	38,543
普通旅客運賃収入	29,763	29,218	28,668	28,132	27,591
通勤定期運賃収入	4,365	4,273	4,182	4,091	3,999
通学定期運賃収入	8,446	7,857	7,307	7,150	6,953

年 度	R 10	R 11	R 12	R 13	R 14
旅客運輸収入	37,758	36,930	36,146	35,195	34,205
普通旅客運賃収入	27,055	26,514	25,978	25,420	24,861
通勤定期運賃収入	3,907	3,816	3,725	3,647	3,569
通学定期運賃収入	6,796	6,600	6,443	6,128	5,775

グラフ37 人口推移予測を加味した令和6年度以降の旅客運輸収入予測 (単位:千円)



第7章 今後の錦川清流線のあり方の検討

錦川清流線のあり方案では、錦川清流線や沿線地域の現状や、アンケート調査結果を踏まえたうえで、現在と同様、玖北地域と市街地を結ぶ交通手段を確保することを前提に、錦川清流線を存続させる案と、代替交通手段を導入（全部又は一部）した案の複数案で検討を進めることとしました。

代替交通手段としては、一般路線バス、BRT、DMVが想定されますが、検討を行った結果、一般路線バスを代替交通手段とすることとしました。

あり方検討報告書では、収支シミュレーションのみで評価を行うものではなく、利用される方の利便性のほか持続可能性なども考慮し次の案で作成しています。

7-1 あり方案の選定の結果

○現状維持による全線存続案

全てのあり方案の基礎となるもので、現状のまま錦川鉄道を存続させた場合のものとなります。

○公有民営上下分離方式による存続案

列車の運行を担う主体と、線路や電路、車両などの鉄道インフラの保有、維持管理や投資を担う主体を分離したうえで運営する仕組みのことを「公有民営上下分離方式」といいます。

錦川清流線で上下分離を行う場合、鉄道の運行をこれまでと同様、錦川鉄道㈱が行い、錦川鉄道㈱が保有している鉄道インフラを岩国市に譲渡し、岩国市が保有、維持管理や投資等を行うこととなります。

○みなし上下分離方式による存続案

鉄道インフラを譲渡する公有民営上下分離方式とは異なり、鉄道インフラを譲渡しない上下分離方式となります。

鉄道インフラの維持管理や投資等は、鉄道インフラを保有する錦川鉄道㈱が行うこととなりますが、鉄道インフラの設維持管理や投資等のための費用を、岩国市が補助金として負担します。

○一部廃線案（一部バス転換）

錦川清流線を岩国駅から北河内駅間運行し、一部廃線する北河内駅から錦町駅間を代替交通として一般路線バスを運行するものです。

○全線廃線案（全線バス転換）

錦川清流線を全部廃線し、代替交通として一般路線バスを運行するものです。

○全線廃線案（全線BRT転換）

BRTとは「Bus Rapid Transit」の略で、鉄道敷をBRT専用道に再整備し、バス車両を運行させるもので、BRT専用道では道路を走行する一般路線バスと比べ速達性、定時制が向上します。

錦川清流線に導入した場合、バス車両購入費用だけではなく、BRT専用道の再整備に

多額の費用と時間が必要となることや、鉄道敷をBRT専用道に再整備し運行することで、インフラ施設についても、引き続き維持管理費が発生し、老朽化や安全対策などにより、将来的には大規模な改修が必要となります。

また、錦町駅から清流新岩国駅間は、線路と国道187号および国道2号が並走しており、道路は混雑することも少ないことから、BRT専用道を運行するメリットは多くありません。

清流新岩国駅から岩国駅間は、線路と道路が並走しておらず、また、道路は混雑することが多いため、BRT専用道路を運行するメリットがありますが、当区間の大部分はJR岩徳線区間のため、BRT専用道路に再整備し運行することができず、道路を運行する必要があるため、BRTのメリットが発揮できないなどの理由から、あり方案からは除外しています。

○全線廃線案（全線DMV転換）

DMVとは「Dual Mode Vehicle」の略で、DMV専用線路と道路の両方を運行する車両です。

高知県の阿佐海岸鉄道において、世界で初めて本格営業運行したもので、阿佐海岸鉄道では、マイクロバスをベースとした車両を改造して使用しています。

規制により、DMVを在来線と同じ線路で運行させることはできません。

DMV専用線路では一般路線バスと比べ速達性、定時制が向上します。

錦川清流線に導入した場合、DMV専用車両の購入費用をはじめ、車両に合わせ駅を改修する費用や、安全設備の改修費用などに多額の費用と時間が必要となります。

また、既存の線路で運行させることにより、鉄道インフラ施設についても、引き続き維持管理費が発生するほか、将来的には老朽化や安全対策などの大規模な改修も必要となります。

錦町駅から清流新岩国駅間は、線路と国道187号および国道2号が並走しており、道路は混雑することも少ないことから、DMV専用線路を運行するメリットは多くありません。

清流新岩国駅から岩国駅間は、線路と道路が並走しておらず、また、道路は混雑することが多いため、DMV専用線路を運行するメリットがありますが、当区間の大部分はJR岩徳線区間のため、規制によりDMVを運行することができず、道路を運行する必要があるため、DMVのメリットが発揮できないなどの理由から、あり方案からは除外しています。

○収支面における錦川清流線あり方検討では以下の案で検討を進めていくこととしました。

- 1) 現状維持による全線存続案
- 2) 上下分離方式による存続案
 - ①公有民営上下分離方式による存続案
 - ②みなし上下分離方式による存続案
- 3) 一部廃線案（一部バス転換）
- 4) 全線廃線案（全線バス転換）

7-2 あり方検討の各種前提条件

7-2-1 共通事項について

- 令和5年度時点において、各あり方案へ転換したとしてシミュレーションをしています。
- 今後10年間ににおける旅客運輸収入は、表20（56ページ）を基にシミュレーションしています。
- 今後10年間ににおける錦川鉄道(株)の営業費用は、錦川鉄道(株)の計画値を基にしてシミュレーションをしています。
- 施設更新時の国、県の補助金の補助率、バス転換した際の幹線補助金などは現行どおりとしました。

7-2-2 運輸雑収入について

- 岩徳線区間である岩国駅から川西駅間は、直通運転契約に基づきJR西日本(株)から錦川鉄道(株)に対し運輸雑収入として、車両使用料及び乗務員費が支払われます。
- 一方で、岩国駅から川西駅間の旅客運輸収入（利用者からの運賃収入）はJR西日本(株)の収入となります。
- 全線バス転換した際には、この岩徳線区間の運輸雑収入はなくなるものと想定。

7-2-3 付帯事業収入について

- 錦川鉄道(株)が鉄道事業以外に行っている遊覧車運行事業、売店事業、旅行業事業、バス運行受託事業、指定管理受託事業、錦帯橋受託事業の収入です。
- 各あり方案における岩国駅から錦町駅までの運行にかかる収益及び費用を比較するため、遊覧車運行事業、バス運行受託事業、指定管理受託事業、錦帯橋受託事業については、シミュレーションから除外しましたが、旅行業事業、売店事業については企画列車や、錦川鉄道のグッズ販売等に不可分なため、除外しないこととしました。
- 付帯事業（旅行業事業、売店事業）の損益は令和5年度実績値と同等としました。

7-2-4 岩国市から錦川鉄道(株)に交付している補助金及び財源について

補助金名	岩国市錦川鉄道経営対策事業費補助金
概要	錦川鉄道(株)の前事業年度において生じた経常損失の補填に要する経費分を補助
財源	過疎対策事業債（ソフト） 岩国市鉄道経営対策事業基金 一般財源 ※過疎対策事業債（ソフト）は今後の、本市における借入限度額が減少していくことが見込まれることから、錦川鉄道に充当できる額は、他の事業に10,000千円割り当てた残額でシミュレーションした。※1参照 ※岩国市鉄道経営対策事業基金は、令和6年度（令和5年度分経常損失補填）で枯渇する見込みのため、今回のシミュレーションに含めない。

※1 錦川鉄道(株)への過疎対策事業債（ソフト）割り当て予定額

	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度以降
岩国市全体	93,300千円	70,000千円	46,600千円	35,000千円
錦川鉄道(株)	83,300千円	60,000千円	36,600千円	25,000千円

補助金名	岩国市鉄道輸送対策事業費補助金
概要	錦川鉄道(株)の安全性の向上のための設備整備等に係る経費に対し補助 国の鉄道施設総合安全対策事業費補助金への協調補助 事業費30,300千円が上限で岩国市が3／6補助（上限額15,150千円） （国2／6、県1／6、事業者0／6）
財源	令和7年度までの財源は合併特例債を充当 令和8年度以降の財源は過疎対策事業債（ハード）又は一般単独事業債を充当予定で、割合は、駅数で案分し、50：50の比率とした。（過疎対策事業債：錦町駅～椋野駅間6駅、一般単独事業債：北河内駅～川西駅間6駅）

※参考 起債充当率

起債名	充当率
過疎対策事業債（ソフト）	100%
合併特例債	95%
過疎対策事業債（ハード）	100%
一般単独事業債	100%

7-2-5 バス転換した場合の補助金について

- バス転換を行った場合の経常損失には、岩国市錦川鉄道経営対策事業費補助金相当を交付することとしてシミュレーションを行います。
- 施設・設備の導入初期投資には、国からの補助金（社会資本整備総合交付金）を充て、残りは、岩国市から岩国市鉄道輸送対策事業費補助金を交付することとしてシミュレーションを行います。
- 岩国市の補助金の財源として、バス車両の購入費用については過疎対策事業債（ハード）が充当できますが、過疎地域のみを運行するものではないため、過疎対策事業債の対象は、駅数で案分し、50%の比率とします。

7-2-6 起債償還時の支払利息について

- 起債の償還期間、借入先の金利等により大幅に変動するため、今回のシミュレーションに含めないものとします。

7-2-7 岩国市錦川鉄道経営対策事業費補助金の交付年度の調整について

- 岩国市錦川鉄道経営対策事業費補助金は事業年度の翌年度に交付していますが、検討しやすいよう、同一年度に交付するものとして試算します。

7-2-8 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（補助率 1 / 2）は地域公共交通特定事業の実施計画の認定を受けた、利便性・生産性・持続可能性の向上に資する施設整備について対象となります。
- 鉄道施設では、駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等が対象となります。
- 錦川清流線では、整備安全性の確保、向上のための更新のみを計画しているため、今回のシミュレーションでは社会資本整備総合交付金の対象外としました。
- バス施設では、停留所、車庫・営業所、バスロケ関連設備、E Vバス充電設備等が対象となるが、現在、確実な金額算定が困難な状況ですが試算では次のとおりとします。

参考 バス施設における社会資本整備総合交付金の試算

項 目	詳 細 項 目	補 助 率
基幹事業	土地代・諸費用 営業所・車庫・造成費 バスセンター・停留所・待合所	1 / 2
効果促進	車両購入費	全体事業費の 2 割 かつ 1 / 2
交付金対象外	開業時採用・教育費 運行・労務管理システム費 乗車券（I C）システム開発	

7-2-9 地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金について

- 錦川清流線から一般乗合バスに転換する場合、地域間交通ネットワークと接続（全線バス転換の場合はJR山陽線又はJR岩徳線・一部バス転換の場合は錦川清流線）するため、地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金の交付を受けるものとしてシミュレーションを行います。
- 岩国市の地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助の上限額は「対象人口×120円+230万円」ですが、利便増進計画の認定を受けた場合、5年間は「対象人口×240円+400万円」に増額することができる見込みです。（令和6年度数値）
- 「対象人口」の推移は、令和5年度申請時の66,929人を基に、旅客運輸収入の算定で使用了15歳以上の人口推移を参考にシミュレーションします。
- 国庫補助上限額は、現在当補助金を受けて運行している生活交通バス及び過疎地域乗合バスの補助額を含めたもので、既に充当している7,700千円を除いたものを補助額とします。

7-3 各あり方の収支シミュレーションにおける前提条件等

7-3-1 現状維持による全線存続案

- 他のあり方案との比較のため、現状維持した場合での収支についてシミュレーションします。
- 人口減少による旅客運輸収入減のみ反映します。

7-3-2 公有民営上下分離方式による存続案

- 錦川鉄道(株)が第二種鉄道事業者として鉄道運行を行い、岩国市が第三種鉄道事業者として鉄道インフラ部分（鉄路・電路・車両・その他資産）を保有し、錦川鉄道(株)に無償貸付を行い、運行を行う場合のシミュレーションです。
- 岩国市が資産所有者となることで、固定資産税および減価償却はゼロとなります。
- 上下分離の作業においては、錦川鉄道(株)から岩国市に鉄道インフラ部分の無償譲渡を行うことになり、所有権譲渡に関する手続きが必要となります。
- 岩国市では土地の譲渡を受ける場合、原則境界確認を行うため、測量等にかかる費用が初期投資として必要となります。
- 公有民営上下分離方式での運営が始まると、鉄道インフラ部分の保守・修繕・更新等の実施主体は岩国市となりますが、現時点の想定では、従来通り錦川鉄道(株)が5か年の修繕計画等を作成し、岩国市と協議のうえ、毎年度保守委託契約を締結し、保守・修繕・更新等の実務を錦川鉄道(株)が行うこととします。
- 一般的に公有民営上下分離を行うメリットは、鉄道インフラ部分の無償譲渡を行うことにより、鉄道会社の鉄道インフラ部分の保守・修繕・更新等の費用負担の軽減が図られることですが、現在、岩国市で実施している岩国市錦川鉄道経営対策事業費補助金の中には、既に鉄道インフラ部分の費用負担も含まれています。
- 岩国市で公有民営上下分離方式を行うメリットとしては、鉄道インフラ部分の維持管理

費を岩国市が直接負担することにより、財源の一部をより有利な財源に変更することが考えられます。

- 運行は錦川鉄道(株)、鉄道インフラ部分の保守・修繕・更新等は岩国市が行いますが、運行部分が赤字となる場合は、市が赤字補填します。

7-3-3 みなし上下分離方式による存続案

- 錦川鉄道(株)が現在と同様に第一種鉄道事業者として、鉄道インフラ部分を保有したまま、鉄道インフラ部分を岩国市が所有しているとみなし、岩国市が投資、更新、修繕等に必要費用を負担（補助金の交付による）するものです。
- 鉄道インフラ部分の所有権は、錦川鉄道(株)が保有するため、公有民営上下分離方式と異なり、固定資産税や減価償却費は発生することから、固定資産税や減価償却費も含め岩国市が負担します。
- 現在、岩国市で実施している岩国市錦川鉄道経営対策事業費補助金の中には、既に鉄道インフラ部分の費用負担も含まれています。
- 岩国市でみなし上下分離を行うメリットは、鉄道インフラ部分の費用を岩国市が補助金として直接負担することにより、財源の一部をより有利な財源に変更することが考えられます。

7-3-4 一部廃線案（一部バス転換）

- 錦町駅～北河内駅間は4条バスに転換し、北河内駅～岩国駅間は引き続き錦川清流線を運行します。
- 錦川清流線の運行に加え、バス会社を新設し、一般乗合バスを運行することになるため、鉄道会社とバス会社の2社必要となり、一部鉄道と一部バスを合算した費用が必要となるため、各あり方案のうち最も高額な費用負担が想定されます。
- 鉄道運行部分とバス運行部分の運賃収入を算出するため、令和5年12月4日に実施した錦川清流線利用者アンケート調査時の乗降人員を基に、輸送人キロ比率を算出。
バス運行部分の錦町駅～北河内駅間は46.5%、鉄道運行部分の北河内駅～川西駅間は53.5%となったため、本比率で按分しました。
- 川西駅～岩国駅間の旅客運輸収入（利用者からの運賃収入）はJR西日本(株)の収入となるため、錦川鉄道(株)の旅客運輸収入に含まれていません。

①鉄道運行部分

- 錦川清流線を運行するためには、本社社屋、検修庫（車両整備基地）、保材線（線路保守基地）が必要となるため、バスと鉄道の乗換駅は、錦町駅から保材線のある北河内駅の間で選定することとしました。
- 錦川清流線の整備のため、台車（車両の下に取り付けられている走行装置）を搬出する大型車両の乗り入れが容易な駅は、北河内駅か河山駅の2駅に限られますが、河山駅は錦町駅から2駅で、距離にして約4.8kmとなるため、本社社屋、検修庫を移転してまで一

部廃線するメリットは多くありません。(北河内駅から錦町駅までは6駅約18.8km)

- 岩国駅から北河内駅まで錦川清流線の運行を行えば、「錦川清流線利用者アンケート調査」の乗降状況から、60%以上の利用者をカバーできることが想定されます。
- 以上のことから、バスと鉄道の乗換駅は北河内駅とし、本社社屋、検修庫の設置が可能かを含め、検討を進めていきました。
- バスと鉄道の乗換駅の候補とした北河内駅では、保材線用に大きな土地があり、本社社屋、検修庫の移転などについて錦川鉄道(株)と検討を行いました。が、本社社屋、検修庫を移転すると保材線として利用できなくなるため、一部バス転換を行った場合においても、錦町駅構内の車両基地や修繕基地(ピット)や燃料タンク、車両保管場所等を利用せざるを得ないこととなりました。
- 錦川清流線の運行を北河内駅～岩国駅間としても、鉄道車両の整備等のため、錦町駅まで移動させる必要があり、一部バス転換後も錦町駅～北河内駅間の線路の維持が必要となり、鉄道の一部旅客運行を取りやめてもコスト面では概ね変わらないと想定されるため、鉄道運行部分の費用は現状維持による全線存続案の数値を置くこととしました。

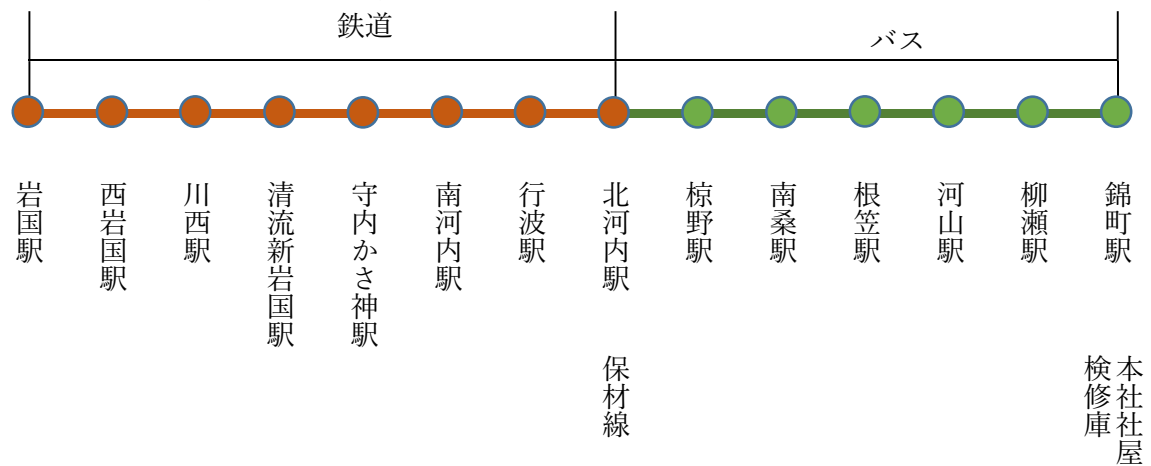
②バス運行部分

- 錦川清流線の一部を廃止して、4条バス会社(緑ナンバー)を新設し、一般乗合バスを錦町駅～北河内駅間を運行します。
- 運転士不足の課題はありますが、ここでは採用できるものとして計算します。
- バス会社新設時には、土地購入費、営業所や車庫の建築費、バス車両購入費、バス停の設置費用等、初期投資が必要となり、今回のシミュレーションでは、土地は600㎡、バス車両は小型車両4両、運転士は8名としました。
- バス停留所の数は、錦川清流線の駅と同数でシミュレーションを行っています。実際にバス転換する際には、利用者の利便性を考慮し設置個所、個数を決める必要があり、初期投資がより高額となることが想定されます。
- 運賃は錦川清流線と同じ運賃体系としてシミュレーションを行います。
- 一部バス転換を行った場合、錦川清流線と比較し所要時間の増加、定時性、快適性の低下などが想定され、利用者の減少(逸走)につながると考えられます。
- 鉄道とバスの間で乗り換えが発生するため、乗り換え時間を設定する必要があり、全線バス転換と所要時間が変わらない可能性があります。
また、遅延状況によっては乗り換えができない事が想定され、利用者の減少(逸走)につながると考えられます。
- 鉄道からバスに転換する際の、他自治体の過去の事例における減少(逸走)率は、40%程度であるため、今回のシミュレーションでは減少(逸走)率を40%と想定しシミュレーションを行います。
- バス会社の土地の固定資産税は土地の取得価格8,590千円を評価額として、負担調整措置70%を掛けたものに税率1.4%を掛けシミュレーションを行います。
- バス会社の建物の固定資産税は軽量鉄骨造(法定耐用年数27年)として建物の取得価格

79,686千円（営業所・車庫・造成費）を27年で原価償却したと想定し税率1.4%を掛けシミュレーションを行います。

- バス会社の初期投資は、社会資本整備総合交付金及び岩国市からの補助金で対応する想定のため、当初に固定資産圧縮損を計上し補助金と相殺するため、減価償却は行わないものとした。
- バス会社は赤字の見込みのため、法人税は均等割りのみ課税されるとして、資本金等1,000万円超～1億円以下、従業者数50人以下と想定し、年額法人県民税52,500円+法人市民税130,000円＝183千円とシミュレーションします。
- バス会社の準備期間は半年間とし、準備期間の費用は初年度の半分と仮定しシミュレーションしました。

参考 一部廃線案（一部バス転換）の鉄道区間とバス区間



7-3-5 全線廃線案（全線バス転換）

- 錦川清流線を全線廃止して、4条バス会社（緑ナンバー）を新設し、一般乗合バスを錦町駅～岩国駅間を運行します。
- 運転士不足の課題はありますが、ここでは採用できるものとして計算します。
- バス会社新設時には、土地購入費、営業所や車庫の建築費、バス車両購入費、バス停の設置費用等、初期投資が必要となり、今回のシミュレーションでは、土地は850㎡、バス車両は大型車両1両、小型車両5両、運転士は8名としました。
- バス停留所の数は、錦川清流線の駅と同数でシミュレーションを行っています。実際にバス転換する際には、利用者の利便性を考慮し設置個所、個数を決める必要があり、初期投資がより高額となることが想定されます。
- 運賃は錦川清流線と同じ運賃体系としてシミュレーションを行います。
- バス転換を行った場合、錦川清流線と比較し所要時間の増加、定時性、快適性の低下などが想定され、利用者の減少（逸走）につながると考えられます。
- 鉄道からバスに転換する際は、過去の事例での減少（逸走）率は40%程度であるため、今回のシミュレーションでは減少（逸走）率を40%と想定しシミュレーションします。

- 全線バス転換を行っても、廃線後の鉄道敷、駅等が残るため、橋梁、トンネルの処分（維持）や敷地の草刈り等の費用が発生することが想定され、想定の容易な敷地の草刈りのみシミュレーションに含めます。
- 廃線を行った場合、これまでに国の補助金を受けて新設や更新等を行った施設は、補助金等に係る予算の執行の適正化に関する法律に基づき、国と協議のうえ補助金の返還等が必要となることが想定されるため、過去の補助実績、耐用年数を参考にシミュレーションします。
- バス会社の土地の固定資産税は、土地の取得価格12,169千円を評価額として、負担調整措置70%を掛けたものに税率1.4%を掛けシミュレーションします。
- バス会社の建物の固定資産税は、軽量鉄骨造（法定耐用年数27年）として建物の取得価格120,570千円（営業所・車庫・造成費）を27年で減価償却したと想定し、税率1.4%を掛けシミュレーションします。
- バス会社の初期投資は、社会資本整備総合交付金及び岩国市からの補助金で対応する想定のため、当初に固定資産圧縮損を計上し補助金と相殺するため、減価償却は行わないものとします。
- バス会社は赤字の見込みのため、法人税は均等割りのみ課税されるとして、資本金等1,000万円超～1億円以下、従業員数50人以下と想定し、年額法人県民税52,500円+法人市民税130,000円÷183千円とシミュレーションします。
- バス会社の準備期間は半年間とし、準備期間の費用は初年度の半分と仮定しシミュレーションします。
- 廃線した鉄道インフラ部分は、錦川鉄道株から岩国市へ無償譲渡を行うことになり、所有権譲渡に関する手続きや、土地の境界確認の測量費用が初期投資として必要となります。

第8章 各あり方案のメリット・デメリットの整理について

8-1 共通懸案事項

○全体

- ・ 錦川清流線沿線の人口減少や少子高齢化、車社会の進展などにより、公共交通機関の利用者減少が今後も進むため、いずれのあり方案を選択しても継続的に利用促進が必要となります。
- ・ いずれのあり方案を選択しても黒字化は期待できず、運行を続けるためには岩国市の負担が不可欠となります。
- ・ 持続可能なまちづくりのために、いずれのあり方案で運行した場合でも、今後は地域にとってその運行形態が最適であるか、定期的に検討していく必要があります。

8-2 現状維持による全線存続案

○概要

- ・ 錦川清流線を岩国駅から錦町駅まで運行します。
- ・ 錦川清流線の運行を錦川鉄道㈱が行います。
- ・ 鉄道インフラの所有、維持管理の主体は錦川鉄道㈱となります。(81 ページ図 10 参照)

○メリット

- ・ 岩国駅から錦町駅まで錦川清流線が存続することにより大量輸送性、定時性、速達性、快適性が維持できます。
- ・ 現在と同等の移動サービスを維持できます。
- ・ 並走する国道 187 号が災害等で通行止めとなることがあるため、ダブルネットワークとしての機能が維持できます。
- ・ 錦川清流線を活用したイベントを実施することにより、交流人口の増加が期待できます。

○デメリット

- ・ 上下分離方式と比較し岩国市の実質負担が大きくなります。
- ・ 鉄道運行に必要な水準の鉄道インフラ部分の投資が必要となります。

○懸案事項

- ・ 今まで以上にマイレール意識の醸成を図っていくとともに、積極的な利用促進策を継続的に展開していく必要があります。
- ・ 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ませんが、将来的には大規模な改修、車両更新などが必要となります。
- ・ 大規模災害の発生により、鉄道インフラが大きく被災し復旧が困難となった場合は、バス転換となる可能性があります。
- ・ 錦川清流線の駅の多くは、ホームまで階段があるなど、バリアフリー化されていません。

○その他

- ・幹線機能の強化として、利用促進の企画、遂行体制の再構築（例：マイレール意識の醸成、岩国生活交通バスとの接続改善など）が必要になります。

8-3 公有民営上下分離方式による存続案

○概要

- ・錦川清流線を岩国駅から錦町駅まで運行します。
- ・錦川清流線の運行を錦川鉄道㈱が行います。
- ・鉄道インフラの所有、維持管理の主体は岩国市となり、維持管理は岩国市が錦川鉄道㈱に委託します。（81 ページ図 10 参照）

○メリット

- ・岩国駅から錦町駅まで錦川清流線が存続することにより、大量輸送性、定時性、速達性、快適性が維持できます。
- ・現在と同等の移動サービスを維持できます。
- ・民間の鉄道経営のノウハウの取得により経営改善が進展する可能性があります。
- ・鉄道インフラを岩国市に譲渡することにより、錦川鉄道㈱の固定資産税、減価償却の負担が無くなります。
- ・並走する国道 187 号が災害等で通行止めとなることがあるため、ダブルネットワークとしての機能が維持できます。
- ・鉄道インフラの投資額に新たに起債を充当することにより、普通交付税の増額が期待でき、岩国市の負担軽減が見込まれます。
- ・錦川清流線を活用したイベントを実施することにより、交流人口の増加が期待できます。

○デメリット

- ・鉄道インフラ部分を岩国市に譲渡するため、鉄道インフラ部分の所有権移転が必要となります。
- ・所有権移転のため境界確認費用等が発生します。
- ・鉄道運行に必要な水準の鉄道インフラ部分の投資が必要となります。

○懸案事項

- ・今まで以上にマイレール意識の醸成を図っていくとともに、積極的な利用促進策を継続的に展開していく必要があります。
- ・岩国市が第三種鉄道事業者の認可を受けるため、岩国市が認可を受けるための体制が必要となります。
- ・岩国市に譲渡する鉄道インフラを整理する必要があります。
- ・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ませんが、将来的には大規模な改修、車両更新などが必要となります。
- ・大規模災害の発生により、鉄道インフラが大きく被災し復旧が困難となった場合は、バス転換となる可能性があります。
- ・鉄道インフラの負担が岩国市に移るため、錦川鉄道㈱の経常損失は減少しますが、岩国市

の負担が軽減するものではありません。

- ・ 錦川清流線の駅の多くは、ホームまで階段があるなど、バリアフリー化されていません。

○その他

- ・ 幹線機能の強化として、利用促進の企画、遂行体制の再構築（例：マイレール意識の醸成、岩国生活交通バスとの接続改善など）が必要になります。

8-4 みなし上下分離方式による存続案

○概要

- ・ 錦川清流線を岩国駅から錦町駅まで運行します。
- ・ 錦川清流線の運行を錦川鉄道㈱が行います。
- ・ 鉄道インフラの維持管理や投資等は、鉄道インフラを保有する錦川鉄道㈱が行うこととなりますが、鉄道インフラの設維持管理や投資等のための費用を、岩国市が補助金として負担します。（81 ページ図 10 参照）

○メリット

- ・ 岩国駅から錦町駅まで錦川清流線が存続することにより、大量輸送性、定時性、速達性、快適性が維持できます。
- ・ 現在と同等の移動サービスを維持できます。
- ・ 鉄道インフラ部分の所有は、錦川鉄道㈱のままのため所有権移転が不要です。
- ・ 岩国市が第三種鉄道事業者の認可を受ける必要がありません。
- ・ 並走する国道 187 号が災害等で通行止めとなることがあるため、ダブルネットワークとしての役割が維持できます。
- ・ 鉄道インフラ部分の投資額に新たに起債を充当することにより、普通交付税の増額が期待でき、岩国市の負担軽減が見込まれます。
- ・ 錦川清流線を活用したイベントを実施することにより、交流人口の増加が期待できます。

○デメリット

- ・ 鉄道運行に必要な水準の鉄道インフラ部分の投資が必要となります。

○懸案事項

- ・ 今まで以上にマイレール意識の醸成を図っていくとともに、積極的な利用促進策を継続的に展開していく必要があります。
- ・ 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ませんが、鉄道インフラ施設、車両の老朽化や安全基準の改正などにより、将来的には大規模な改修、車両更新などが必要となります。
- ・ 大規模災害の発生により、鉄道インフラが大きく被災し復旧が困難となった場合は、バス転換となる可能性があります。
- ・ 錦川清流線の駅の多くは、ホームまで階段があるなど、バリアフリー化されていません。

○その他

- ・幹線機能の強化として、利用促進の企画、遂行体制の再構築（例：マイレール意識の醸成、岩国生活交通バスとの接続改善など）が必要になります。

8-5 一部廃線案（一部バス転換）

○概要

- ・岩国駅から北河内駅まで錦川清流線を運行し、北河内駅から錦町駅まで路線バスを運行します。

○鉄道概要

- ・錦川清流線の運行を錦川鉄道㈱が行います。
- ・鉄道インフラの所有、維持管理の主体は錦川鉄道㈱となります。
- ・本社社屋、検修庫（車両整備基地）は錦町駅に残るため、北河内駅から錦町駅の線路を残す必要があります。

○バス概要

- ・バスの運行は新たにバス会社を設立しバス会社で行います。
- ・バスの所有、維持管理の主体はバス会社となります。

○メリット

- ・岩国駅から北河内駅までは錦川清流線が存続するため、岩国駅から北河内駅間では大量輸送性、定時性、速達性、快適性が維持できます。
- ・北河内駅から錦町駅間はバスのため、バス停の増設が可能です。
- ・バス路線の延伸や経由地の追加により、直接目的地へ行くことも可能です。
- ・錦川清流線の駅の多くは、ホームまで階段があるなど、バリアフリー化されていませんが、バス転換を行えば、ノンステップバスを導入しバリアフリー化できます。

○デメリット

- ・鉄道運行に必要な水準の鉄道インフラ部分の投資が必要となります。
- ・鉄道の現状維持と同等の費用に加え一部バス転換の費用がかかるため、最も高額な負担となります。
- ・北河内駅から錦町駅まで鉄道車両を移動しますが、回送のため利用することができません。
- ・北河内駅で鉄道とバスの乗り換えを行うため、乗り換え時間が必要となり、全線バス転換と同等の移動時間がかかり、速達性が期待できません。
- ・バス転換部分では、鉄道車両と比較し大量輸送性、定時性、速達性、快適性が低下します。
- ・遅延状況によっては錦川清流線とバスとの間での乗り換えが難しい場合があります。
- ・バス転換部分の道路が被災した場合、路線バスの運休や迂回などにより、錦川清流線との乗り換えが難しい可能性があります。
- ・バス転換箇所では、災害等で通行止めとなった場合、ダブルネットワークとしての機能が維持できません。
- ・バス転換箇所では、錦川清流線を活用したイベントを実施することができなくなり、公共

交通機関を活用した交流人口の減少が考えられます。

○懸案事項

- ・新たにバス会社を設立するため、人材を確保する必要があり、特に運転士の確保が困難なことが想定されます。
- ・鉄道利用からバスへの転換率は一概には言えないものの、自家用車への変更や、利用控えなどにより利用者の減少が想定され、バス利用者は現在の錦川清流線利用者の 6 割程度まで減少すると思われます。
- ・収支シミュレーションを行った 10 年間では、鉄道に大規模な改修、車両更新等は見込まれていませんが、将来的には大規模な改修、車両更新などが必要となります。
- ・大規模災害の発生により、鉄道インフラが大きく被災し復旧が困難となった場合は、バス転換となる可能性があります。
- ・人口減少度合いの大きい錦地域などから、他の地域や自治体へ転居の流れが発生する可能性があります。
- ・バス車両にはトイレがないため、緊急時に使用するトイレの確保が必要となります。
- ・バス転換部分は岩国市生活交通バスとの競合が考えられます。

○その他

- ・車両整備等のため北河内駅から錦町駅まで線路を残す必要があり費用削減効果は見込めません。

8-6 全部廃線案（全線バス転換）

○概要

- ・岩国駅から錦町駅まで路線バスを運行します。
- ・バスの運行は新たにバス会社を設立しバス会社で行います。
- ・バスの所有、維持管理の主体はバス会社となります。

○メリット

- ・錦川清流線を廃線とするため、鉄道運行に必要な水準の鉄道インフラ部分の投資が不要となります。
- ・一部バス転換と異なり北河内駅での乗り換えが不要です。
- ・バス停の増設が可能です。
- ・バス路線の延伸や経由地の追加により、直接目的地へ行くことも可能です。
- ・錦川清流線の駅の多くは、ホームまで階段があるなど、バリアフリー化されていませんが、バス転換を行えば、ノンステップバスを導入しバリアフリー化できます。

○デメリット

- ・鉄道車両と比較しバス車両では大量輸送性、定時性、速達性、快適性が低下します。
- ・錦川清流線と比較し、遅延が発生しやすいため JR 各線と乗り継ぎが難しい場合があります。

- ・路線バスは駅構外にバス停があるため、JR 山陽線と乗り継ぐ JR 岩国駅、JR 岩徳線と乗り継ぐ JR 川西駅では乗り継ぎに距離があります。
- ・国道 187 号が災害等により通行止めとなった場合は、運休や迂回に伴い通常より運行時間が掛かる可能性があります。
- ・ダブルネットワークとしての機能が維持できません。
- ・岩国市が使用しない鉄道インフラを所有していくため、道路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は必要となります。
- ・錦川清流線が JR 岩徳線区間を運行しなくなるため JR 岩徳線の岩国駅から川西駅間の便数が半減します。
- ・錦川清流線を活用したイベントを実施することができなくなり、公共交通機関を活用した交流人口の減少が考えられます。

○懸案事項

- ・新たにバス会社を設立するため、人材を確保する必要がある、特に運転士の確保が困難なことが想定されます。
- ・鉄道利用からバスへの転換率は一概には言えないものの、自家用車への変更や、利用控えなどにより利用者の減少が想定され、バス利用者は現在の錦川清流線利用者の 6 割程度まで減少すると思われます。
- ・人口減少度合いの大きい錦地域などから他の地域や自治体へ転居の流れが発生する可能性があります。
- ・バス車両にはトイレがないため、緊急時に使用するトイレの確保が必要となります。
- ・いわくにバス、防長バス、岩国市生活交通バスとの競合が考えられます。

○その他

- ・全線バス転換を選択した場合、車両等の処分を行うため、錦川清流線の再開は困難となります。

図 10 公有民営上下分離方式とみなし上下分離のイメージ図

