

第4回岩国市錦川清流線のあり方について意見を聴く会 議事要旨

1 日 時

令和7年1月31日（金）13：30～15：30

2 場 所

本庁特別会議室

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 能登 一明

地方鉄道再構築推進調整官 遠北 俊貴

交通政策課長 尾上 真弓

（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) 錦川清流線あり方検討報告書（案）について

(2) その他

※当会の開催時には収支シミュレーションは非公表のため、一部公表を控えさせていただきます。

■議事要旨

【事務局】

- 2か年にわたり錦川清流線のあり方検討を進めてきたが、今回が最後の開催となる。
- 前回の意見を聴く会から本日の意見を聴く会の間の動きは、1月17日に「第4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、「錦川清流線あり方検討報告書（案）」をもとに進めていくこととなった。
- 現時点では素案のため、今回の会議でのご意見等を踏まえ、修正等を行い、今年度末までに完成をさせたい。

【座長】

- 今日は、お手元の「錦川清流線あり方検討報告書（案）」の内容に関し、より良い報告書にするため、それぞれのお立場で、お気づきの点を発言いただきたい。

■議事1 錦川清流線あり方検討報告書（案）の説明

【事務局】

- 報告書の構成としては、第1章「錦川清流線あり方検討の目的」、第2章「錦川清流線の沿革」、第3章「錦川清流線沿線地域の現状分析」、第4章「錦川鉄道株式会社の現状と経営分析」、第5章「錦川清流線のアンケート調査」、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」、第7章「今後の錦川清流線のあり方の検討」、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」の八つの章としている。
- 第1章から第7章までについては、前回までの意見を聴く会でのご意見等を踏まえ、修正等を行い取りまとめた。
- 8章の「各あり方案のメリット・デメリットの整理について」が、今回新たに追加したものとなる。
- 1章から4章については前回から変更はないので、割愛させていただき、5章、6章、7章については、ポイントや変更箇所を中心に説明し、8章については詳細に説明をさせていただく。
- 皆様からは、それぞれのお立場からご意見やご助言をいただき、各あり方案に対し追加で想定されるメリット・デメリット、懸案事項などがあればお願いしたい。
- 第5章から説明を行います。
- 33ページの沿線住民アンケートについて、昨年令和6年5月に沿線住民4,500人に対して実施したアンケートになる。
- 40ページは回答者の属性になっており、回答者は比較的高齢の方が多いことがわかる。
- 41ページには、「錦川清流線の利用頻度」を記載している。駅から2キロメートル圏内では比較的に利用されている方が多く、それより離れるとほとんど利用しないという方が多い状況が確認できた。

- 42ページのグラフ18に、「錦川清流線の今後についての意向」を記載しており、全体では、「錦川清流線は現状での存続が望ましい」と、「今後の方向性の検討はやむを得ない」が、半々程度ということになっている。
- 44ページには、「改善されれば錦川清流線の利用が増えると思う点」について、ご回答いただいた。
- 比較的多かったものとしては、「JR在来線との乗り継ぎをよくする」や「山陽新幹線との乗り継ぎをよくする」、「バスとの乗り継ぎをよくする」となった。また、「イベント列車等の企画や広報を充実させる」も多く回答いただいた。それぞれ地域ごとに走っている交通モードが異なるので地域差はある。
- 以上が沿線住民アンケートの主なポイントになる。
- 続いて利用者アンケートの概要を22ページに掲載している。
- 29ページのグラフ10「錦川清流線の利用目的」については、左側の平日の利用者は主に通学が4割、通勤が3割程度で、その2つがかなり多くなっている。
- 一方、右側の休日利用については、観光レジャーや買い物といった利用がかなり多くなっている。
- 31ページに「錦川清流線の今後について」の意向を沿線住民と同じような設問を聞いている。実際の利用者に聞いた場合は、「現状での存続が望ましい」が75.5%と、かなり高くなっているという状況になった。
- 以上が利用者アンケートの結果になる。

- 続いて第6章の「錦川清流線沿線人口の将来予測と旅客運輸収入予測」を説明します。
- 48ページには、錦川清流線の現状の旅客運輸収入が今後の沿線人口の推移に従ってどのように推移するかを予測している。
- 具体的に言うと、先ほどの利用者アンケートであったように、錦川清流線の主な利用者は沿線と駅から概ね2キロ圏内の方が中心になっているという状況の中、国勢調査の小地域人口を活用し、年齢5歳ピッチで、その2キロ圏内にかかる小地域をピックアップし、将来、5年後、10年後、人口ピラミッドがどうなるかを沿線2キロに関して予測したものが、49ページから50ページのグラフとなる。
- 収入予測につきましては、55ページをご覧ください。
- 表19は、錦川清流線沿線人口推移予測だが、旅客運輸収入としては大きく3つあり、普通旅客と通勤定期、通学定期がある。それぞれの利用されている年齢層をこちらに示しており、実際の利用状況から普通旅客については15歳以上の方、通勤定期につきましては20歳から64歳の方、通学定期については、15歳から19歳の方とし、その年齢層に該当する方の沿線人口が今後、5年、10年でどれぐらい変わっていくのかを表している。その人口に比例して旅客運輸収入も増減していく予測となる。
- 具体的には、56ページの表20となる。表19のパーセンテージをかけて、予測したものが表20で、グラフ化したものがグラフ37。青い線が普通旅客、オレンジの線が通勤定期で、灰色の線が通学定期、令和14年度までの予測を示している。
- 次に7章について変更点を中心に57ページから説明します。

- あり方案の選定の結果として、4つの案で検討していくこととした。
- それ以前に、いろいろな交通モードを検討して、4つに絞ったということを記載している。57ページの一番下には、全線BRT転換と次のページの全線DMV転換、こちらについても当初検討したが、初期費用が高額になることや、引き続き鉄道インフラを維持するということで、高額な費用がかかる。また、専用道を設置することで、定時性速達性が一番メリットとなるモードだが、一番混雑する清流新岩国駅から岩国駅の間、ここを専用道にするとメリットがあるが、皆様ご存知のとおり、川西駅から岩国駅間がJR岩徳線の区間ということで、そこは専用道として走ることができない。よって、BRT、DMVは対象から除外している。
- 59ページから、「あり方検討の各種前提条件」を記載している。一番上の共通事項の二番目だが、今後10年間ににおける旅客運輸収入は、55ページの人口減少率に基づいて、令和5年度決算をベースに、減少率をかけてシミュレーションをしている。
- 今後10年間ににおける錦川鉄道株式会社の営業費用は、錦川鉄道㈱の計画値をもとにシミュレーションを行っている。
- 一番下の7-2-3の付帯事業収入について、前回の意見を聴く会で、鉄道とバスの交通モードで比較するべきではないかのご提言いただいたので、今回は鉄道事業のみとし、付帯事業を除いてシミュレーションしている。ただし、旅行事業とか売店事業については鉄道事業と連動しているため、そのまま計上している。
- 次に61ページの下7-2-8。社会資本整備総合交付金について、一部バス転換と全部バス転換の初期投資の一部に、当交付金が該当するものとしてシミュレーションをしている。
- 今後10年間ににおいて、錦川鉄道㈱の計画では、新たな施設整備の予定がないため、鉄道モードには社会資本整備総合交付金が該当しないものとした。
- 62ページの一番上の地域内フィーダーの国庫補助については、前回の意見を聴く会で、「バス運行部分に地域内フィーダーの国庫補助を充てられるのでは」とご助言をいただき、山口運輸支局に確認したところ、条件に合致すれば対象になるということだったので、運行部分について国庫補助を充てている。
- 63ページの一番上の丸だが、ここは公有民営上下分離についての項目で、運行を錦川鉄道㈱が行い、赤字となった場合には市が補填を行う。今回のシミュレーションの結果、運行部分だけでも黒字化にならないので、赤字に対して市が補填するという形を取っている。
- 64ページの「②バスの運行部分」をご覧いただきたい。
- こちらは一部バス転換の項目になるが、まず前提として4条バス会社を新設し、乗合バスを運行することになる。バス会社新設時における土地購入費や営業所の車庫や建築費、バス車両購入費、バス停の設置費用等の初期費用を計上している。土地については600㎡で計算している。
- バスの車両は、小型車両4両でシミュレーションを行う。
- 65ページの7-3-5の全線廃線案だが、先ほどと同じような形でシミュレーションしており、この案では土地が850㎡必要ということで、この土地の購入費用を計上している。

- バスの車両については、大型車両1両と小型車両を5両でシミュレーションしており、一部バス転換の違いは、土地を少し大きくし、車両も増やした形でシミュレーションをしている。
- 8章の75ページでは、各案のメリット・デメリットの整理をしている。
- 8-1の共通懸案事項について、沿線は人口減少、少子高齢化、車社会という状況であり、この度のどの案でも、利用者減となる。今後は利用促進をどうやって進めるのかが重要な課題である。また、どの案でも黒字化に転換できないので、岩国市の支援は不可欠である。
- 現状維持による全線存続案について、これは岩国から錦町まで今の状態を維持していくというものとなる。錦川鉄道㈱が今までどおり鉄道事業者で運営する。この場合のメリットは、並走する道路が被災した場合のダブルネットワークができること、そして大量輸送性、定時性、速達性、快適性というのがある。
- デメリットは、金額的な負担が多くなる。また、自治体および市民の関与が薄くなり、利用促進がなかなか進まないのではないかと懸念がある。
- 今後10年間に於いて、シミュレーションの中でも説明したように、大規模な施設修繕等は見込まれていないが、10年を超えた後に車両更新などの大きな投資が来るため、将来的に大丈夫だという話ではない。
- 錦川鉄道㈱は現在、主体的に色々な利用促進策をやっている。
- 今後、もし大規模災害があった場合には、10年を待たずしてバス転換になる可能性もある。
- その他の欄として、幹線の機能強化としては、利用促進の企画推進体制が、今ちょっと弱いと感じているので、しっかりと理解し、再構築していく必要がある。
- 8-3の公有民営上下分離方式による存続案について、上下分離して鉄道インフラ部分を岩国市が持つことになる。
- メリットは、今と同じように鉄道として錦町から岩国まで鉄道が走ること。今と同等の移動サービスが得られる。
- 錦川鉄道㈱が第二種鉄道事業に特化することにより、経営改善が進展する可能性がある。また、錦川鉄道㈱の固定資産税、減価償却の負担はなくなるので、鉄道事業者としての損失は軽くなる。
- ダブルネットワークも維持でき、また、市としては交付税の増額が期待でき、負担の軽減が見込まれる。
- デメリットは、自治体と市民の関心度の変化は見られない可能性があるのではないかとと思われる。
- 鉄道インフラの部分の境界の確定費用、所有権移転が必要になってくるので、費用と手間がかかる。
- 懸念事項としては、岩国市は運輸局に対して、第三種鉄道事業者の認可申請を出す必要がある。譲渡すべきものは何かということは整理する必要がある。
- 車両更新は、今後10年間で予定はないが、その先、大きな車両更新だとか設備投資の予定も出てくる可能性があり、そこに対する準備も必要になる。

- 錦川鉄道㈱の経営損失は減少するが、トータルで見た岩国市の負担はそれほど軽減しない。
- みなし上下分離について、下部分の譲渡は行わないが、下にかかっているものに関しては、岩国市が所有したものとみなし、運行は錦川鉄道㈱が行うというパターンとなる。
- 鉄道設備維持投資のための費用は、岩国市が補助金として出すということになる。
- 現状における赤字補填については、経営赤字、運行赤字も含めて補助金で出しているので、みなし上下分離に近い経営形態、運行形態になっている。
- メリットは大量輸送と定時性が維持できる。公有民営の上下分離と比べて、実際の所有権移転は行わないので、その分の事務的負荷及びそれに伴う費用はかからない。
- 第三種の鉄道事業の認可は必要ない。
- 普通交付税の増額というのも期待ができ、リスク負担は減少し、シミュレーションでは、みなし上下分離案が、一番負担が少ない結果になっている。
- 大規模災害のときにはバス転換となる可能性はある。
- その他について、赤字補填をする方式ですので、錦川鉄道㈱は主体的かつ積極的な利用促進をさらに行う必要がある。
- 78ページの8-5、一部廃線案について、全体の概要は岩国市から北河内までは錦川清流線を運行して北河内から錦町の駅までは路線バスに転換するというもの。
- メリットは、岩国から北河内までは鉄道が存続し、そこでは大量輸送、定時性は期待できる。
- バス運行の部分のメリットは、バス運行区間ではバス停を増やすことができる。
- デメリットとしては、錦川清流線の運行費用とバスの運行費用の両方かかるので、ダブルでコストがかかる。また、運行時間も余計にかかる。
- ダブルネットワークの機能は維持できないことになる。
- 懸案事項について、先々は鉄道車両更新など負担が起こる、あとは岩国市の生活交通バスとの競合が考えられる。また、バスになり利便性が低下すれば錦町広瀬の地区から外側に転居する可能性がある。
- 医院がなくなるなど、医療機能が弱化している中、子供を育てやすい環境でなくなり、通学が難しい状況になると、転居を引き起こすことがある。
- バス運行部分では、バス運転士が集まらない限りバス会社は設立ができないで、まずそのためには運転士を集める必要性がある。
- バス転換する場合には、利用者数はシミュレーションでも6割の転換率で算出している。
- バス転換すると車中にトイレがない。また、乗っている時間が長くなる。
- 8-6の全部廃線案について、バス会社を新たに作るということを前提にしている。
- バス転換のメリットとしては、鉄道インフラ部分の投資が不要となる。一部バス転換と違い錦町駅から岩国駅まで乗り換えは不要となる。
- 全線にわたってバス停の増設が可能となる。
- デメリットとしてはJR各線と乗り継ぎが難しい場合がある。乗り継ぎの場合に各線との距離がある。

- また、鉄道インフラを共有して廃線した後、岩国市が鉄道インフラを所有するため、草刈りなどのコストや安全確保の費用が必要となる。
- また、錦川清流線の岩徳区間を運行しなくなるので、影響がJRにも発生する。
- 災害時などは、バス運行が迂回に伴って、より時間がかかる。
- ダブルネットワークとしての機能はなくなる。
- 懸案事項について、交通が不便となり錦町エリアから転居が始まってしまうおそれがある。
- 全線バス転換となることから、いわくにバス、防長バス、そして岩国市生活交通バスとの競合が考えられる。
- 現在、全国的に不足しているバスの運転手の確保が必要となる。
- 全線バス転換では、錦川鉄道(株)としての存続は難しいので、現状の社員の皆さんの処遇を考える必要がある。
- 鉄道を廃線した場合、二度と鉄道での再生はできない。

【事務局】

- 報告書（案）の説明につきましては以上となる。次に仮に錦川清流線が廃線となった場合の岩徳線の影響について、JRのご見解をいただきたい。

【委員】

- 錦川清流線が無くなった場合、岩徳線の輸送密度にどの程度の影響が出るのかについて説明を行う。
- 弊社が把握しているお客様の動きだが、錦川清流線から櫛ヶ浜方面の流動というのは、わずかだと思っており、影響が出るのは岩国から川西間ということになると思っている。
- 前提の置き方によると思うが、例えば、今まで意見を聴く会で出された錦川清流線のご利用状況や、あるいは弊社の方で把握しているお客様の流動に関するご利用状況の規模を踏まえ、それらがなくなるとして試算すると、岩徳線の全長43.7キロの中で錦川清流線と競合しているところは、岩国・川西間であり5.6キロと限られた区間にはなるが、仮に錦川清流線でご利用されている方がご利用されなくなったとした時に出てくる影響は、10人/日から20人/日程度輸送密度が低下すると考えている。
- 岩徳線については、弊社から公表している2023年度の輸送密度は1,066人/日となる。コロナが明けて、多くの線の輸送密度が2022年度よりも上がっている中で、岩徳線は22年度1,071人/日だったが、1,066人/日と下がっているというような状況にある。
- 岩国市の地域公共交通計画の中でも、岩国市の地域公共交通の課題として幹線となる鉄道の利用促進とあり方の検討の中で述べられているとおり、大量輸送という観点で鉄道の特性が十分に発揮できていない状況にあるということをご認識いただけていると思っており、錦川清流線の存廃にかかわらず、市で進められているまちづくりの中で岩徳線をどのように位置づけて活用されるのか、日常の公共交通利用につながるようなまちづくりと公共交通を守り育てる意識体制づくりを引き続きお願いしたい。

【委員】

○76ページのメリットだが、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ると書いてあるが、現在でも錦川鉄道㈱が行っているので、岩国市が鉄道インフラ部分を所有した場合には、鉄道の経営の方に専念ができるからより良いという意味という理解でよろしいか。

【事務局】

○お見込みのとおり。

【委員】

○バス転換の場合、バス会社を新しく設立するとあるが、岩国市の「いわくにバス」で運行はできないのか。

【事務局】

○いわくにバスは現在運転手が不足しており、現状を考えると、そこまで対応ができないとお聞きしている。よって今回のシミュレーションでは新たな会社を立ち上げてという形にしている。

【委員】

○この会は、岩国市のプロジェクトチームの考えについて、我々が意見を言うという会だと思っている。この会は今日で終わりとして、そのプロジェクトチームの出口はどうか。この報告書案を出して終わりなのか、それとも何かを決定して出されるのか。この報告書は、中身を公表されるものなのかを確認したい。

【事務局】

○この会は市のプロジェクトチームで検討したものに対して、それぞれの専門的見地からご意見をいただく会となる。この報告書については、方向性を決定するものではなくて、4つの案それぞれのメリット・デメリット、収支シミュレーションを全部公表する予定としている。ただし、先ほど申し上げたように、どれを決定するかということではなくて、このパターンであれば、このようになるというものがこの報告書になる。今後については、次回プロジェクトチームにおいて、報告書に加えて、新たな分析検討等を行うことに関して議論をする予定。

【委員】

○今後、社会資本整備総合交付金が活用されるケースもあり、その時には、法定協議会の場になって、議論をしていくという形になろうかと思う。その上で、「あり方検討報告書」が公表されるのであれば、今の民間の鉄道ノウハウの部分であるとか、バスは新設会社を使います、というのが急に出てきたときに理解できない場合があるので、その点については丁寧に書いた方がいいと思う。

○この報告書の内容についていろいろ暗黙の前提になっている事項があるように思っている。その部分は可視化しないといけないと思います。

【委員】

○公表するとのことだが、これは誰から誰に対する報告というイメージなのか。

【事務局】

○市が作成した報告書ということで、市民に報告する。

【委員】

○報告書でメリットとデメリットを比較しているが、これは誰に対して誰にとってのメリット・デメリットなのか分からない。市民に対してだとしても、利用者である市民と、納税者である市民というものがあると思う。

○誰に対してのメリット・デメリットなのかという記載はした方が良いと思う。

○公有民営上下分離方式の場合、岩国市が第三種事業としての認可を受けるための体制が必要だということだが、それも市民から見れば、職員さん頑張ってくださいという話なのか、体制を整えるためそれなりに人件費かかるので、税の還元効率が悪くなりますよという話なのかどうか。なぜそれがデメリットだと思うのかということがもう少し伝わるように記載された方が良いと思う。

○岩徳線の利便性確保のため、共通定期券を検討する必要がある、と書かれているが、岩徳線の利便性を確保、利用促進というものは、そもそも、大量輸送という鉄道の特性が発揮できていないということは公表しており、錦川清流線の存廃に関係なく、利用促進の活動をしていただきたいと思っており、また、一緒にやっていきたいと思っている。

○共通定期券によって岩徳線の利便性を確保する必要があるというのが、唐突な感じがある。様々な手法がある中で、この共通定期というものがありきで検討するという印象を市民の方に与えてしまうので、控えていただきたい。

【委員】

○メリット・デメリットという出し方が正しいのかと言うことは感じた。比較対象がどこなのかがわからない部分もあり、みなし上下分離と上下分離の比較の記載であったり、全体的な記載であったり、その辺が入り交じってちょっとわかりづらいなという印象を受けたので、このメリット・デメリットの書き方に、少し工夫が必要というのは少し感じた。

【委員】

○上下分離をしたときに、市が下部分の責任を負うようになるため、市において専門の人間が市の中にいるようなイメージになるのか、それとも、これはこれからの議論の中でしていくのか、その辺のイメージがあれば教えていただきたい。

【事務局】

- 公有民営上下分離については、第三種鉄道事業を岩国市が取る必要があり、市において体制が必要と考えている。
- 岩国市が第三種鉄道事業となるが、設備の維持にかかる業務は、錦川鉄道㈱へ委託を考えている。全部そのまま委託するのか、それとも市で技師を配置するのかという詳細までは検討していない。
- みなし上下分離の場合は、補助金の出し方を変えるだけで、基本的には錦川鉄道㈱が行っていくことになる。よって市に、鉄道の専門の人を置くのは難しいと考えている。

【委員】

- シミュレーションに関して、初期投資不要な鉄道と初期投資の必要なバスを比べる形になっており、その場合、バスが不利となるが、それでも損失額で言うとバスの方が小さい。バス転換の場合でも、岩国市内に乗り入れないことは交通機関としてあり得ないと思う。
- バスの定時運行に関し、岩国市内の一般道に入ってから、かなり不利だろうと考える。また、バス転換すると運輸雑収入が少なくなるところが大きい。シミュレーションを見ると、いろいろな初期条件を含め、市の負担額はあり方案の中でみなし上下分離が一番少ないという結果になっている。
- 初期条件依存がすごく強い。そこをうまく伝える必要がある。様々な状況の中では、必ずしもバスが有利ではないということを市民に説明する必要がある。
- 先の話になるが、リスクとして大規模修繕や構造物の修繕、大規模災害も気になる。今回のシミュレーションでは基本的に大型投資がない状況で、この10年は問題がなくても、その先10年後にいよいよ厳しい状況になったときに、バス転換すら難しいという状況になっているのではとの懸念はある。

【委員】

- 今後の赤字については、この度の報告書を公開することで市民が見られる。
- 10年間営業して赤字が16億となるとあるが、これは前提条件のところで付帯事業を全部除いている結果で、実際は付帯事業で年2,000万円から3,000万円ぐらいは利益が出ているので、その努力についても丁寧に説明する必要がある。シミュレーションは、付帯事業を除いているということと、付帯事業には儲かっている事業もあることも言っていたきたい。

【委員】

- 前回、シミュレーションから付帯事業を外した方がいいと言ったが、言われることはわかるので、今の錦川鉄道㈱はそういう形である程度の損失をカバーしている状況にあることを注記した方がいい。私が前回言った意図としては、鉄道事業そのもの、それからバス事業そのものとして、損益構造を取り出すべきと思ったので、抜いた方がいいと申し上げた。

【委員】

- バス運転手の確保が困難だということをよく主張されるが、決して鉄道の人材確保が楽だということでは全くなく、人材の確保はとても苦慮している。特に鉄道においては、線路などの下の部分を持っているので、施設メンテナンスに関わる社員、あるいは直接の社員ではないが、協力いただく地域の事業者様の人材確保は相当に難しくなっている。
- バスに書くのであれば、鉄道にもそのような記載もお願いしたい。

【委員】

- 錦川鉄道㈱では、保線管理については、J R さんの関連会社に支援していただいて、安全確保ができています。本当は自社で行いたいが、人を集めるのが難しい。

【委員】

- J R さんに確認したいが、現在、岩国・川西間に錦川鉄道㈱の列車が入っていて、それによって結果的に岩国・川西間だけ乗っている人もいますが、岩国の方から川西の方への通勤と通学で利用している人がいると思うが、基本的にJ R さんの考えとしては、錦川鉄道㈱の列車が仮に入ってこない状況になっても、岩国・川西間の輸送については問題ないという理解か。例えば増便しないといけないとかそういう認識についてはいかがか。

【委員】

- 詳細は詰めているわけではなく、感覚論だが、多分賄えるのかなとは思っている。弊社の他の線区の運転本数と輸送密度と、この岩国・川西間の運転本数と輸送密度というのを見たときに、随分とギャップがあるというか、本数がだいぶ多いなと思っている。
- これがなくなったからといって、直ちに輸送力が賄えず、運転数が足らなくなるかというところはないと思う。丁寧に分析しているわけではない、平均などで分析した感覚論ではあるが。

【委員】

- バス転換だと乗り換え時間に速達性が期待できないことや、イベントはできないとか、川西駅で入れないとか、前提として、あらかじめ決め打ちが多いような気もして、今後そのバス転換含めて議論をしていくのであれば、そういったことを工夫していく余地も必要と思う。
- バスの逸走も、現実的にはそうだが、だからといって、もし転換する場合については、利便性を確保した上で利用率の向上を目指していくのは当然の話だと思う。そこをそれだけで切り捨てるのは、少し議論としては残念と思う。
- バス転換でのノンステップバスは多分スロープ板が必須になると思う。
- ただ、スロープ板があっても道路幅によってはスロープが出せず、バリアフリー化

できない状況もある。

- バスの車両にはトイレがないことはほぼ一般的なので、これをデメリットとして扱うかどうか。緊急用トイレを整備する必要があるのかと思う。

【委員】

- 鉄道の場合で大量輸送性、定時性、速達性、快適性が維持できるとか、バスだと損なわれるような表現があるが、大量輸送性については確かにバスでは下がるかもしれないが、そもそも提供している輸送力と需要という関係に置いて、それがメリットなのか、デメリットなのか。
- 快適性についても快適性とは一体何なのか。バスの方が不便ですと言っている感じがするので、もう少し何の判断軸でどう評価して、快適性が維持される、されないなどの評価をすべきでは。

【委員】

- B R Tは選択肢にないとのことだが、別にB R Tと呼ばなくてもバス転換をした場合に、投資を最小限にすればそういうレベルのものになると思う。

【委員】

- 今後について、この後の一年間どういった議論を探されるか。どの案にしても、結局は利用促進、まちづくりというのが大事だという話もあったかと思うのですが、この部分について今後議論になっていくのか。

【事務局】

- 来年度違う分析を行うと同時に、プロジェクトチームの中でも今後のその利用促進策などについて検討していくべきではないかと考えている。

【委員】

- 利用促進に関して、マイレール意識なども大事だと思うが、個人的な意見としてバスや鉄道で人の流れを作っていくといけない。そこを考えたときに、沿線人口が少ないので、そこだけで量的な部分には限界があって、旧岩国市の方々が沿線地域に行く動きを作る必要があると思う。今もイベント列車などを実施し、それに乗られているようですが。
- 錦の方だけが頑張っても厳しいと思う。そのあたりはもうちょっと踏み込んでもいいと感じる。そこは岩国市がやられることかもしれません。

【委員】

- 確かに沿線人口はもう限界があり、今後も減少していき、減収していく。市街地から観光利用といったかたちが重要と考えている。
- 当社の主要な事業は岩国地区で、きき酒列車やみはらし列車などのイベントを開催し、観光客を呼び込んでいる。しかし、一部のイベントには集客が難しい場合もあ

り、営業課が知恵を絞って改善策を模索しているものの、宣伝効果が限定的で自らの地域からの利用を促進することが課題となっている。

【委員】

- 全国的には鉄道沿線に学校を配置する動きもあり、岩国市でも行政部局を移転するなどの動きがあってもいいのでは。そのくらいしなければ、10年後はもっと厳しくなるのではと思う。
- 錦中央病院は診療所になり、広瀬分校は今年度で廃止になる。沿線の流動が切れていく状況ですから、そういうところは岩国市に流動を作ってくれるようなまちおこしをお願いしたい。

【委員】

- 芸備線の再構築協議会の事務局を務めており、一昨日、第4回幹事会を開催した。現在、駅の拠点化を含む施策を検討しており、鉄道の可能性を高める方法を調査中。3月下旬には提案をまとめて公表する予定で、その内容を参考にしてほしい。

【委員】

- 芸備線の利用促進策も含めて公表しますか。

【委員】

- 国として、イベント等の直接的な利用促進はできない。事業者などが行う利用促進は否定してないが、単発的な利用促進では存続は厳しい。やはり恒常的な観光との連携とかまちづくりとの連携とか、そういったものを目指していかないと、持続可能な行動はできないという話でやっている。

【委員】

- 新山口駅では、駅から出て大きなホールにすぐ行けるので魅力的。

【委員】

- 徳山駅も魅力的。規模の大小いろいろあるが、構造物を作って終わりではなく、そこからソフト整理して、どうやってその賑わいを作っていくとか、人が集まってくる仕組みを作ることが大事。
- 山陰線などでも利用促進の議論させていただいているが、イベントではなくて、その後の利用につながる、そのために何かすることを考えることが必要。団体列車を走らせる、貸切団体列車を走らせることも良いが、毎日ではできない。結局日常の利用に全く影響しないので、どうやってそれを日常の輸送の中に入れていくのか。旅行でいらっしゃった方も、何かその特別なイベント列車が走るから来るのではなく、そこに行ってみたいという観光地があって、そこに行くための定番ルートとして錦川清流線があることを認知いただいて、使っていただくという形をどうやって作っていけるかだと思う。

【委員】

○岩国市の公共交通の持続可能性についてだが、現在、複数の公共交通の事業体が存在し、連携が難しい状況ように見える。岩国市交通政策課が司令塔として機能する中で、目指すべき公共交通体系を実現するための実行機関のあり方について議論が必要と感じる。また、鉄道やバスなどの個別モードを超えた統合的な交通体系の構築が求められ、将来的にはオンデマンド交通のような形が必要になる可能性がある。いずれにしても岩国市において中期的な視点での考慮が必要と思う。

【委員】

○当会での議論は本日で終わりとなり、この後の議論は岩国市で行うという理解でよろしいか。

【事務局】

○そのとおり。あり方検討報告書に今回のご意見を反映したものを、皆さまとメール等でやり取りさせていただき、さらにご意見を賜りたいと考えている。

【委員】

○本件についてはいろいろ手続きを踏んでいかなければいけないが、あまり時間をかけすぎても良くないと感じる。ある程度決断すべきときは決断した方がいいと思う。例えば来年度までには。

【事務局】

○来年度については、これまでと違う分析をして、方向性を決めていきたいと考えている。

○仮にバス転換等になると、いろんな手続や法定協議会の設置が必要となる。その場合また2、3年必要となる。そこでもフラットな立場で検討していく必要があるということは承知しているので、それも踏まえて進めていきたい。

【委員】

○報告書の中には、錦川鉄道㈱の雇用の問題は、懸念事項というような書き方でも残しておいてほしい。

【委員】

○錦川鉄道㈱の雇用について、運転士や営業を希望する方はいるが、保線に係る技術系の人材を希望してくる方はほとんどいない。そうした中で、鉄道を維持し続けるのは大変な状況。

【座長】

○いろいろご意見ありがとうございます。皆様からいろいろ貴重なご意見あった。すべては難しいとは思いますが、最終報告書に反映する方向で進めていただければと思う。ほかに事務局からは。

【事務局】

- 冒頭お話したとおり、今回の意見を聴く会が最後となる。報告書については今回のご意見等を踏まえ、加筆修正等を行いまして、3月末を目途に完成させていく予定。
- 修正作業の間にご意見等を伺うことがあるかもしれませんがよろしくお願いします。

【座長】

- 事務局から提示された協議事項は以上だが、その他何かありますか。

【委員】

- 岩国市へのお願いですが、鉄道に限らずバスなども含めたまちづくりをぜひ進めていただきたい地域のまちづくりにこの鉄道インフラなどがどういうふうに関わっているのかをきちっと整理しておいていただきたい。

【委員】

- 岩国市の北部のまちづくりや人口減少に対する市の取り組みについて、人の流れを生み出すためには、地域の将来を考慮した総合的な施策が必要と感じる。今後の施策において、地域の発展をどのように図るかが重要と思う。

【事務局】

- 改めまして、岩国市錦川清流線のあり方について意見を聴く会につきましては、本日の開催で全日程を終了させていただきます。
- 皆様には、錦川清流線のあり方検討報告書案作成にあたりまして、昨年度から今年度までの二か年という長期間にわたりまして、大変参考となる貴重なご意見、ご助言等を賜り、誠にありがとうございました。
- なお、錦川清流線の方向性につきましては、今後のまちづくり、地域の活性化につながる再生持続可能な公共交通網となるよう引き続き検討をまいります。また今後方向性を決定していくにあたりまして、皆様には改めてご意見、ご助言等をいただく場合があるかもしれませんが、その際にはご協力をお願いできればと思いますので、引き続きご指導ご鞭撻のほどよろしくお願いいたします。

5 閉 会