

錦川清流線あり方検討報告書

令和7年3月

岩 国 市

— 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(株)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(株)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	35
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	47
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	50
6-1	人口統計に基づく沿線人口の将来予測	50
6-2	沿線人口の将来予測に基づく収入の将来予測	56
第7章	今後の錦川清流線のあり方の検討	58
7-1	あり方案の選定の結果	58
7-2	あり方検討の各種前提条件	60
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	63
7-4	各あり方案の10年間(R5~R14)の収支の比較	75
第8章	各あり方案のメリット・デメリット等の整理について	84
8-1	各あり方案の概要と共通懸案事項	84
8-2	各あり方案の利用者・沿線住民のメリット・デメリット等	86
8-3	各あり方案の岩国市のメリット・デメリット等	88
8-4	各あり方案の交通事業者のメリット・デメリット等	90

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ています。

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、令和5年度を初年度とした10年間の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（河山～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。

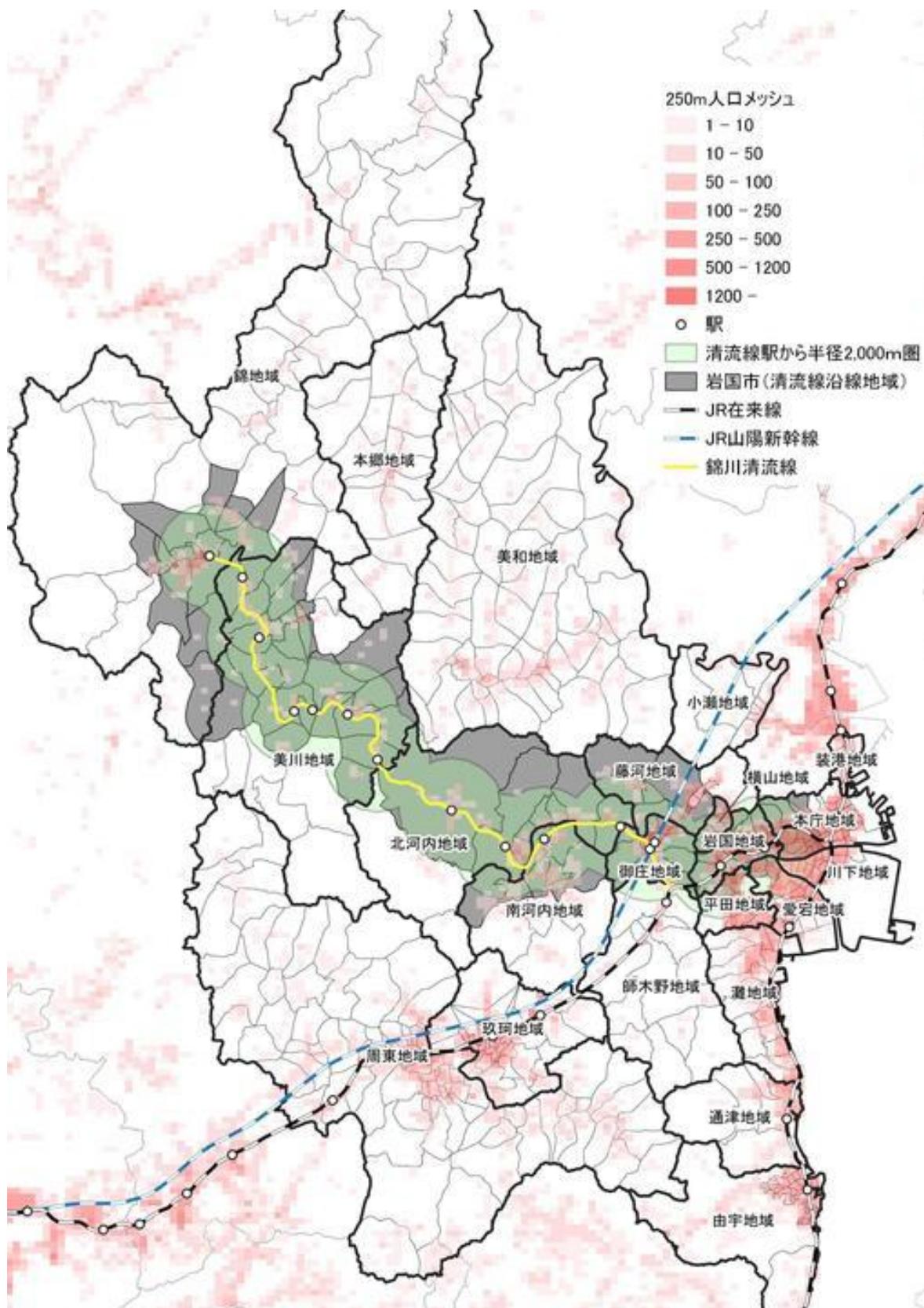
3-1 沿線人口の現状

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。

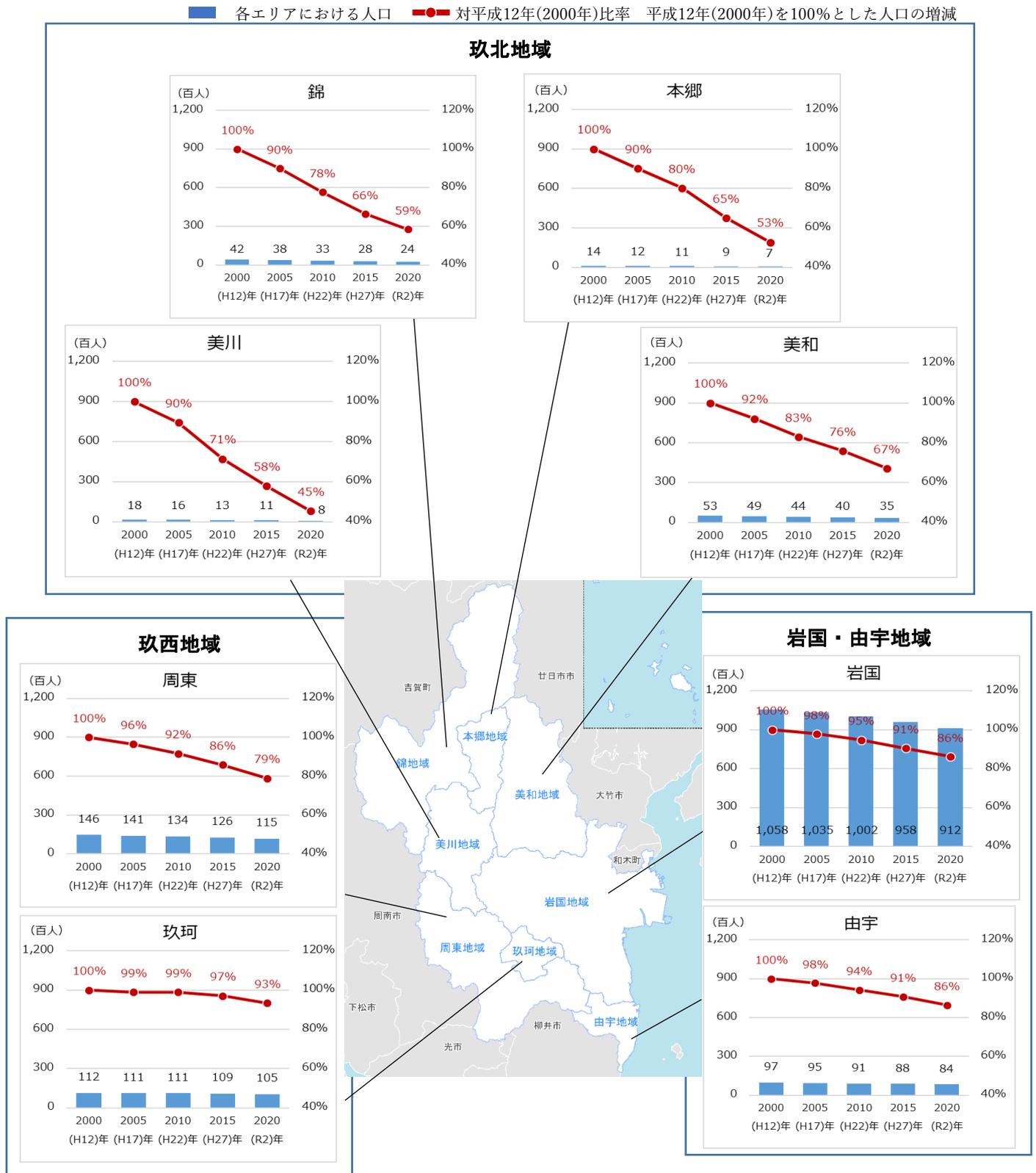
玖北エリアでは、錦地域・本郷地域・美和地域それぞれの中心部に一定の人口集積が見られるものの、その他は急峻な山岳地形の中に小規模集落が分散的な立地で、高齢化が進み、人口は近年急激に減少しています。

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、人口が半分以下に減少しています。(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。

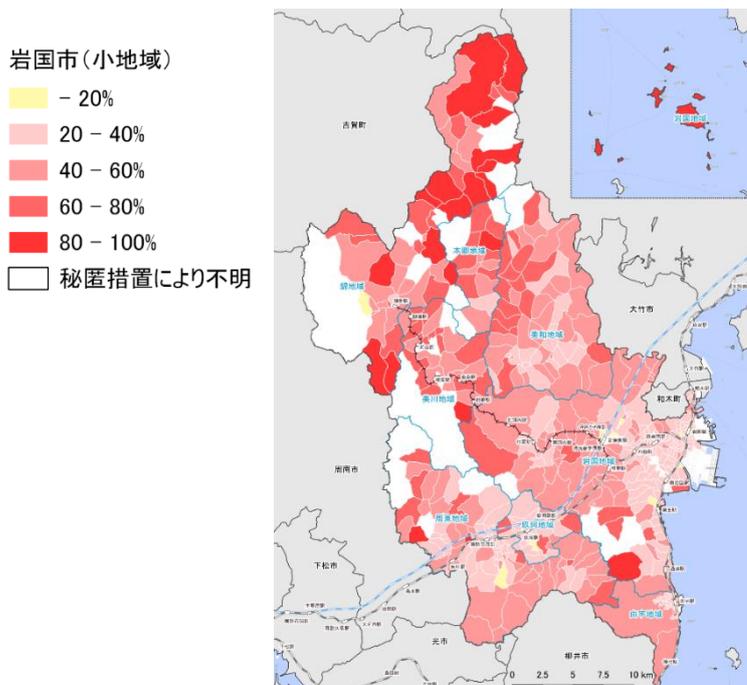
藤河・御庄地域は岩国市街地域より少ないながらも、どの年齢帯も均等に居住しています。(グラフ1)

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)

グラフ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	岩国市街地域	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

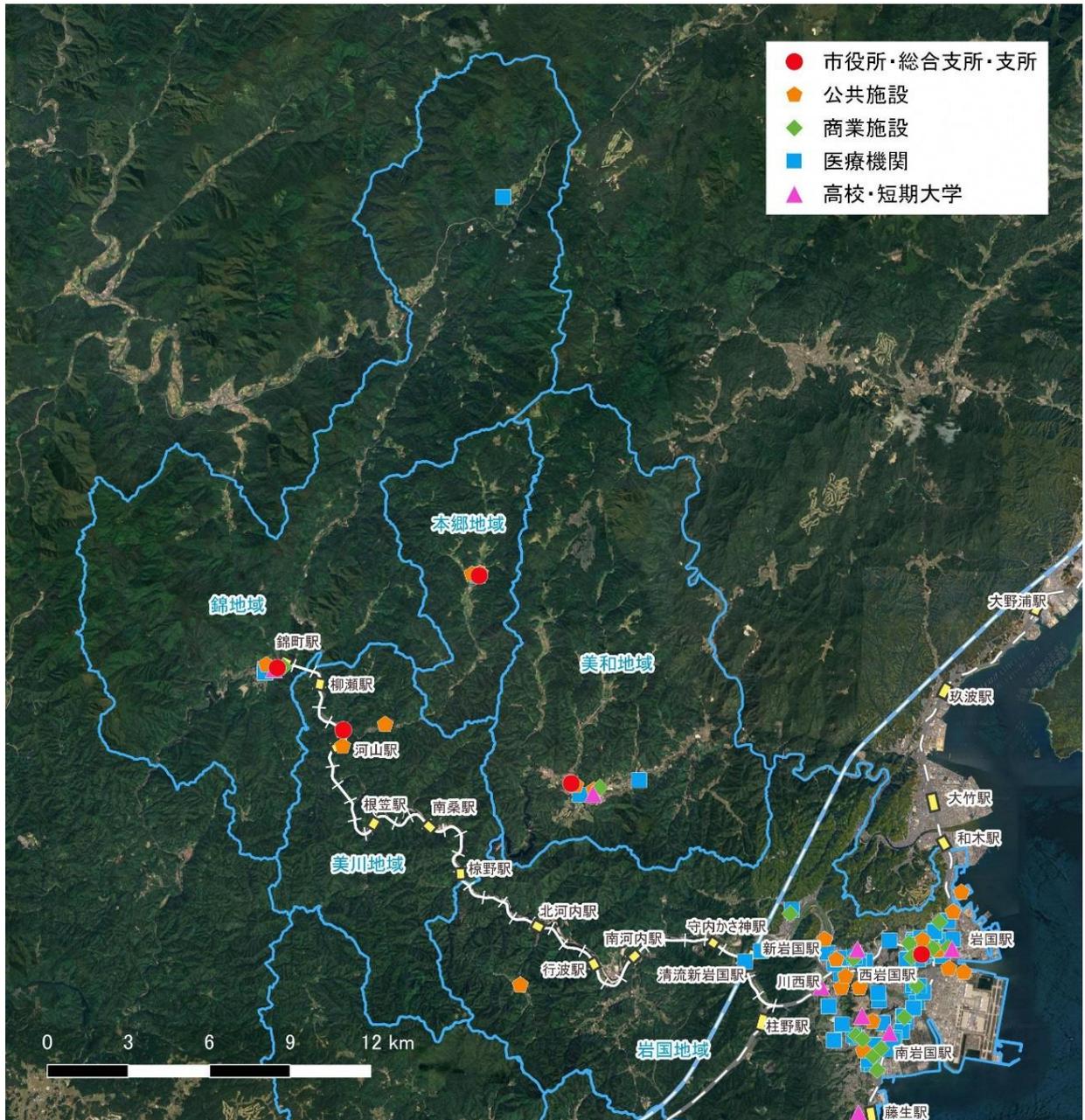
3-2 沿線の施設等の分布状況

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、医療機関は錦地域・美和地域に、診療所も立地していますが、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)末で閉校します。(図4)

図4 主要施設の分布 (令和7年3月現在)



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。

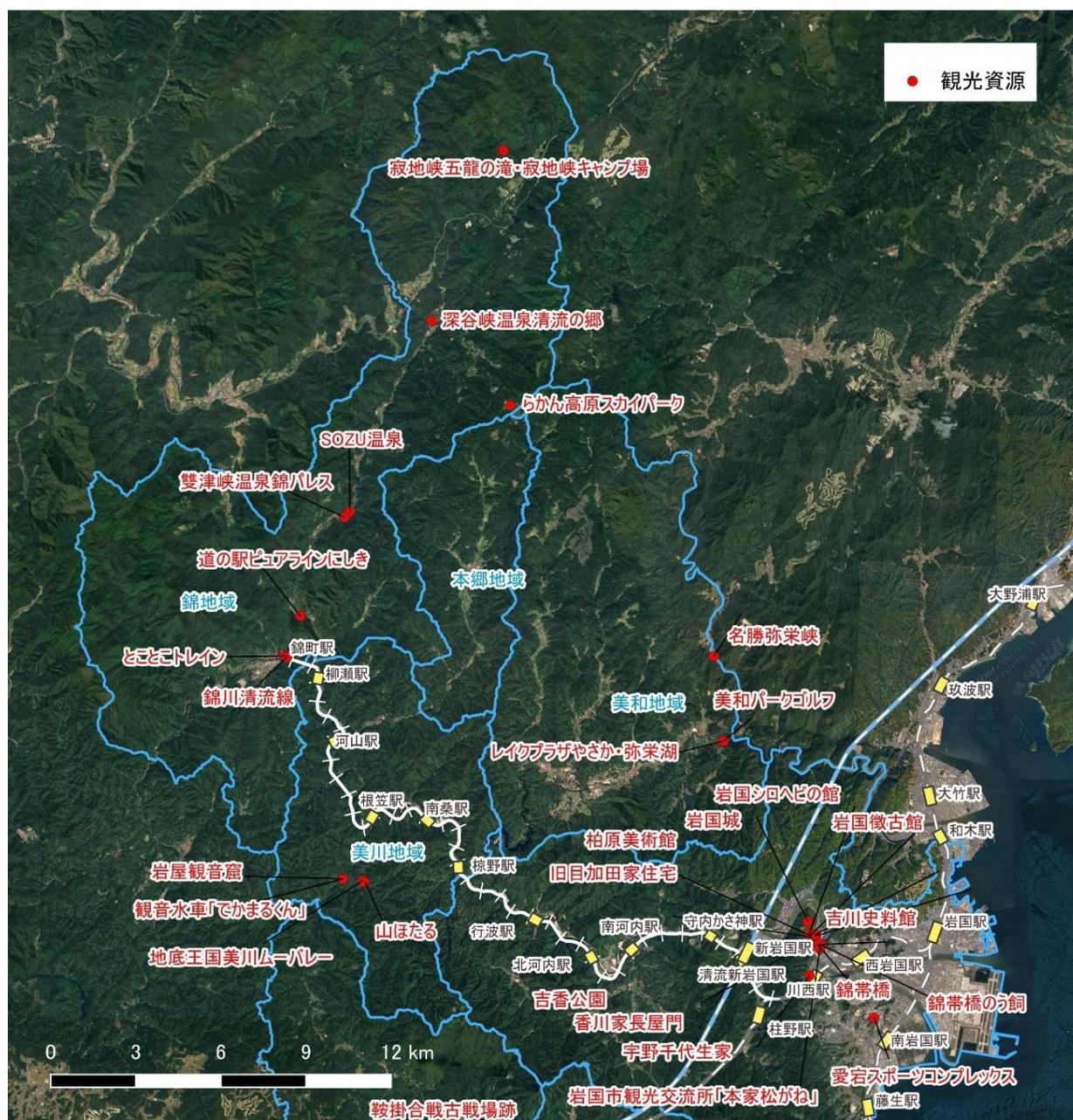
沿線の観光地として、玖北エリアには自然を活かした体験型の観光資源が分布しています。

(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



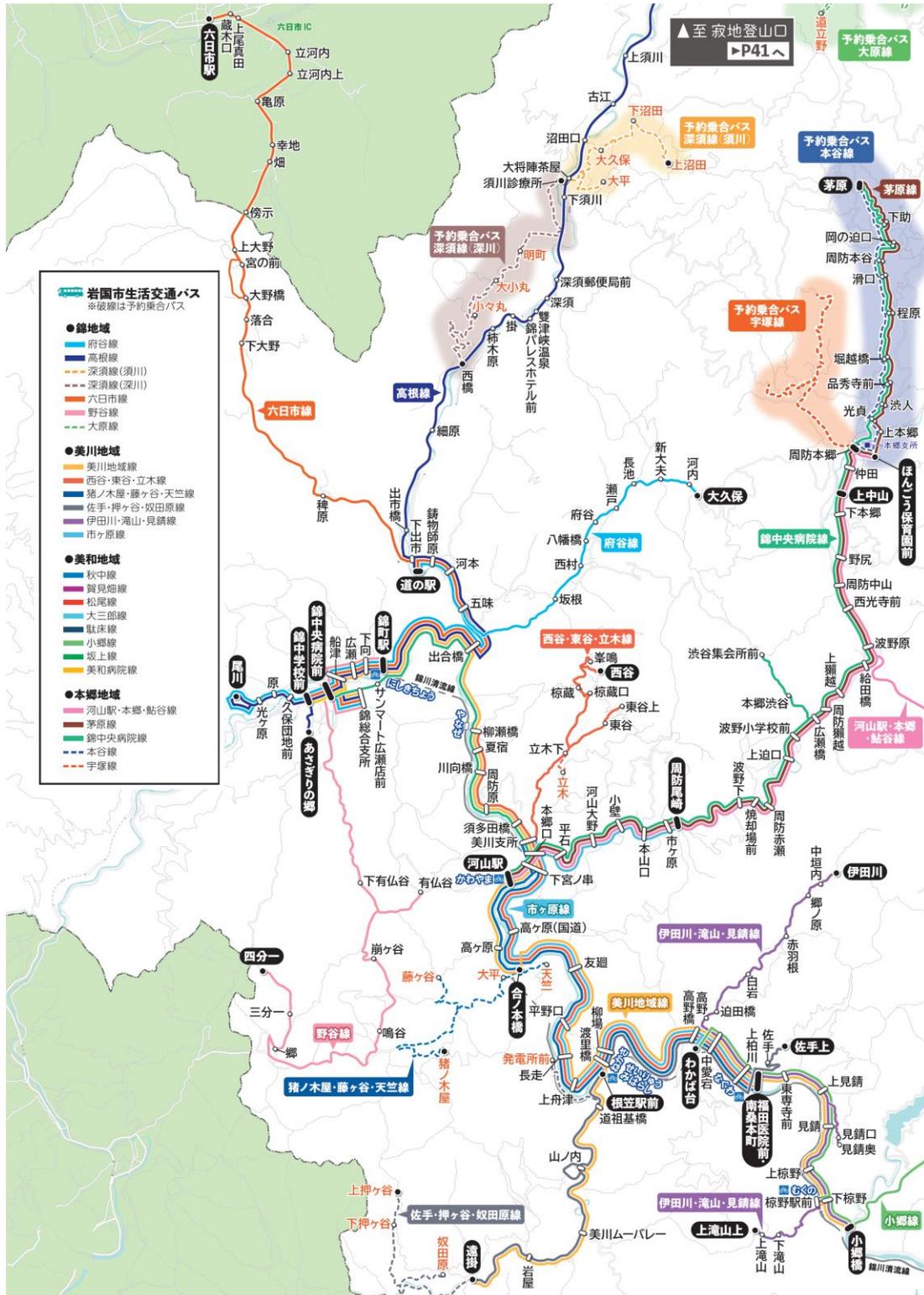
資料：岩国市公式観光webサイト「岩国旅の架け橋」を基に作成

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 (令和6年10月1日現在)



第4章 錦川鉄道株の現状と経営分析

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19.7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(株)の実績に見る現状分析

錦川鉄道(株)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(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。
付帯事業収入	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。

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72.8%まで減少しましたが、直近の令和5年度には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、74.3%(令和5年度)となっており、錦川鉄道(株)の大きな収入源となっています。

表1 錦川鉄道(株)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2 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22.4%、旅客運輸収入は23.8%と大きく減少しています。(表3)

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、23.6%、旅客運輸収入は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4、5)

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144.2%となっています。(表8)

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7、8)

表3 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4 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5 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6 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2 錦川清流線の利用者推移

(千人)

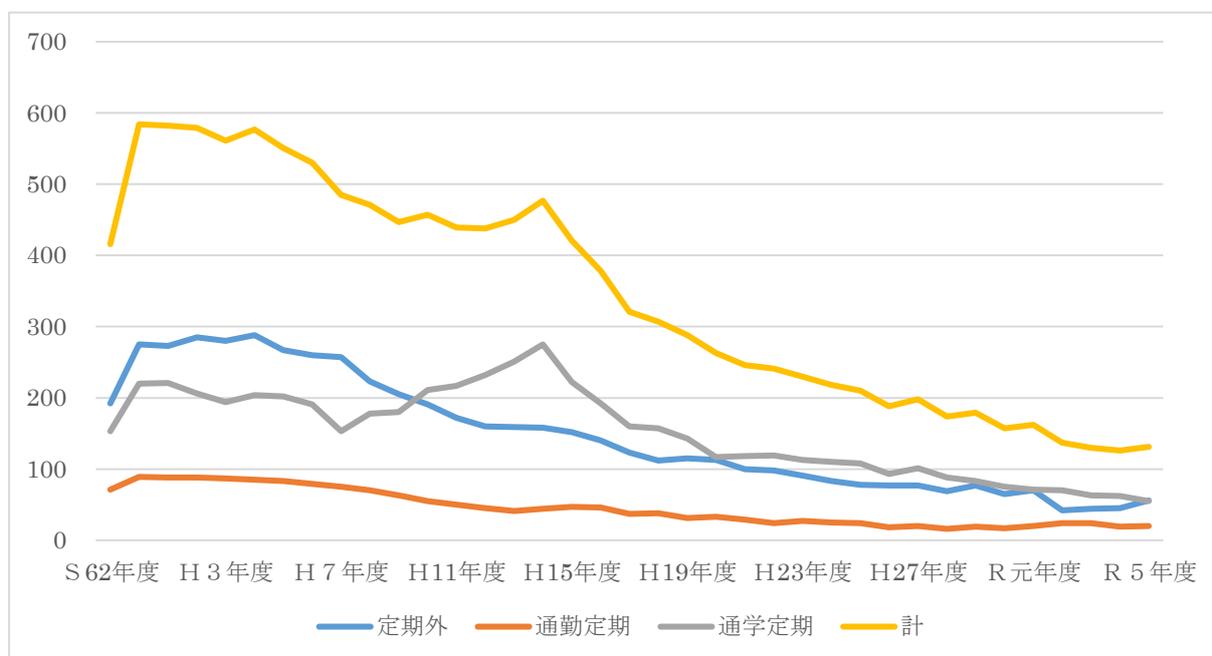


表7 錦川鉄道(株)の収入推移

(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3 錦川鉄道(株)の収入推移

(百万円)

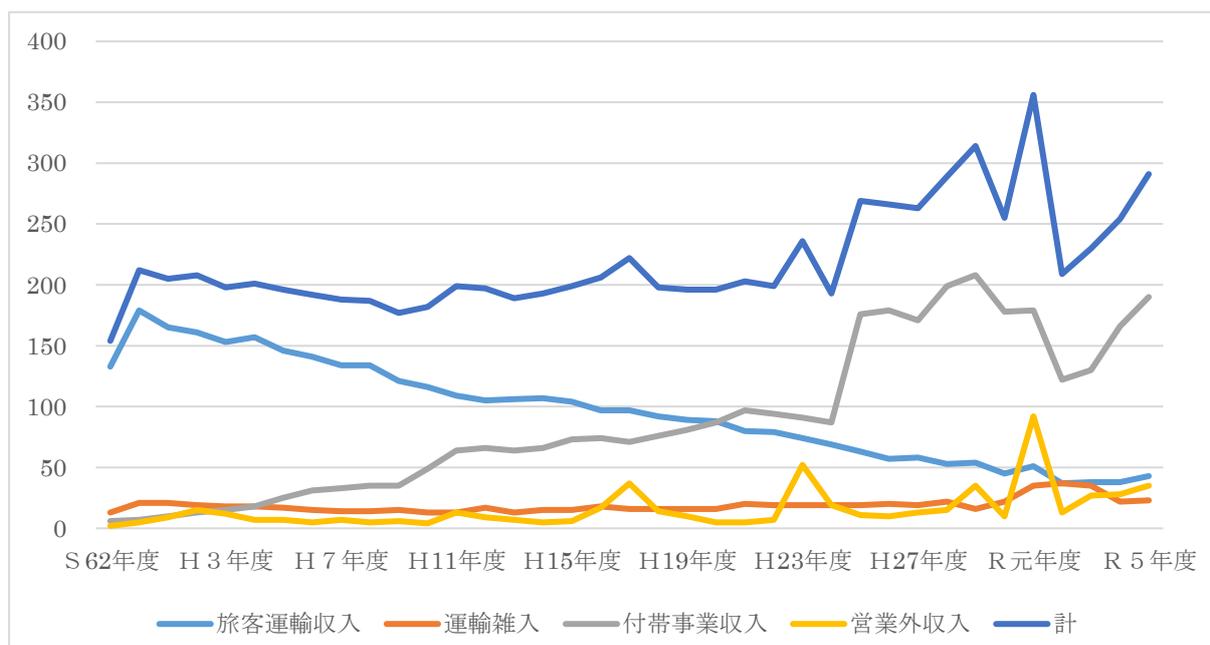


表8 錦川鉄道(株)の支出推移

(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4 錦川鉄道(株)の支出推移

(百万円)

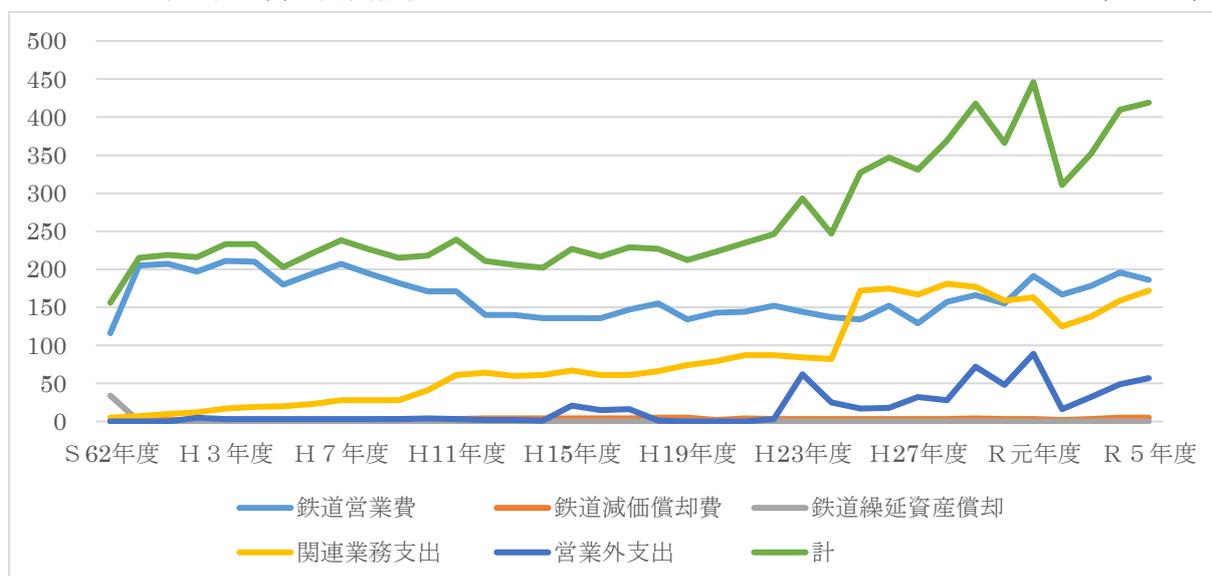


表9 錦川清流線の経常損益推移

(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5 錦川清流線の経常損益推移

(百万円)

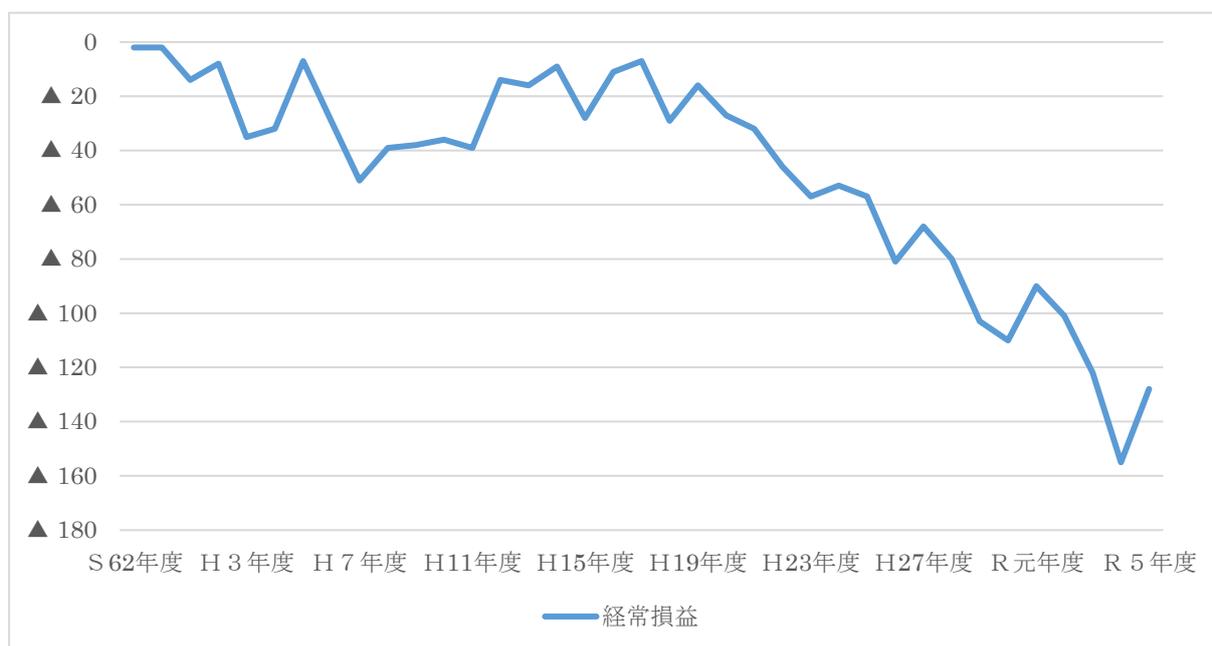


表10 岩国市における錦川清流線の基金残高推移

(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

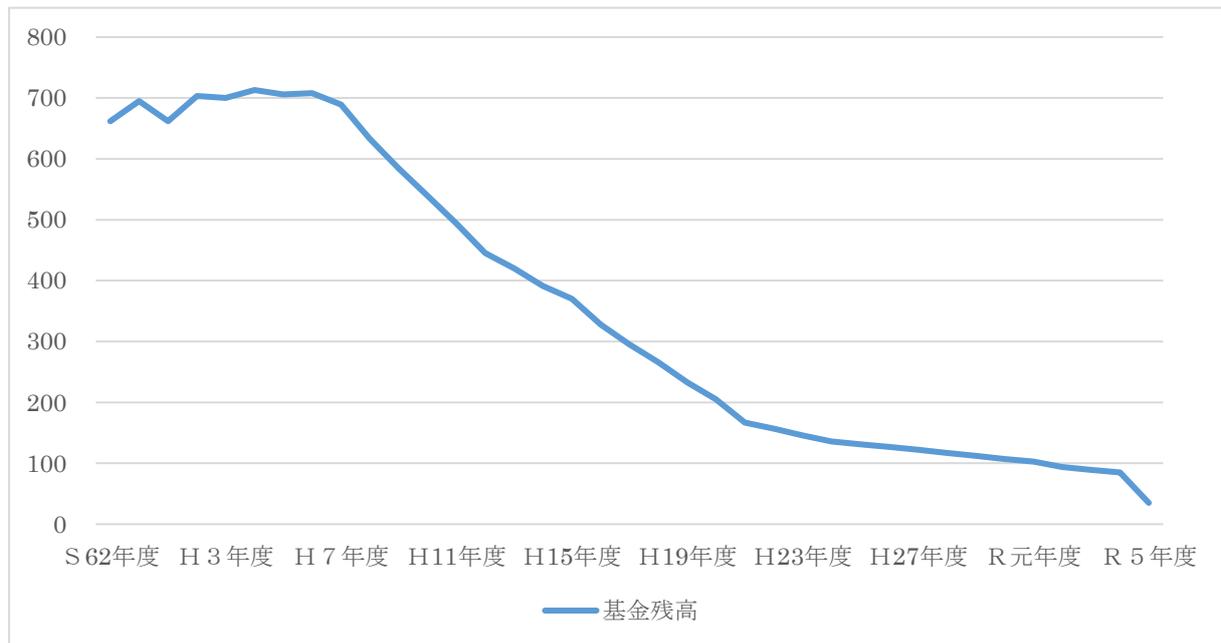
年度	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24
基金積立	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
基金取崩	51	25	30	21	42	33	29	33	27	39	10	10	10
基金残高	445	420	391	370	328	295	266	233	205	167	157	146	136

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 6 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ことにより注意が必要となります。

<主要なポイントと要約>

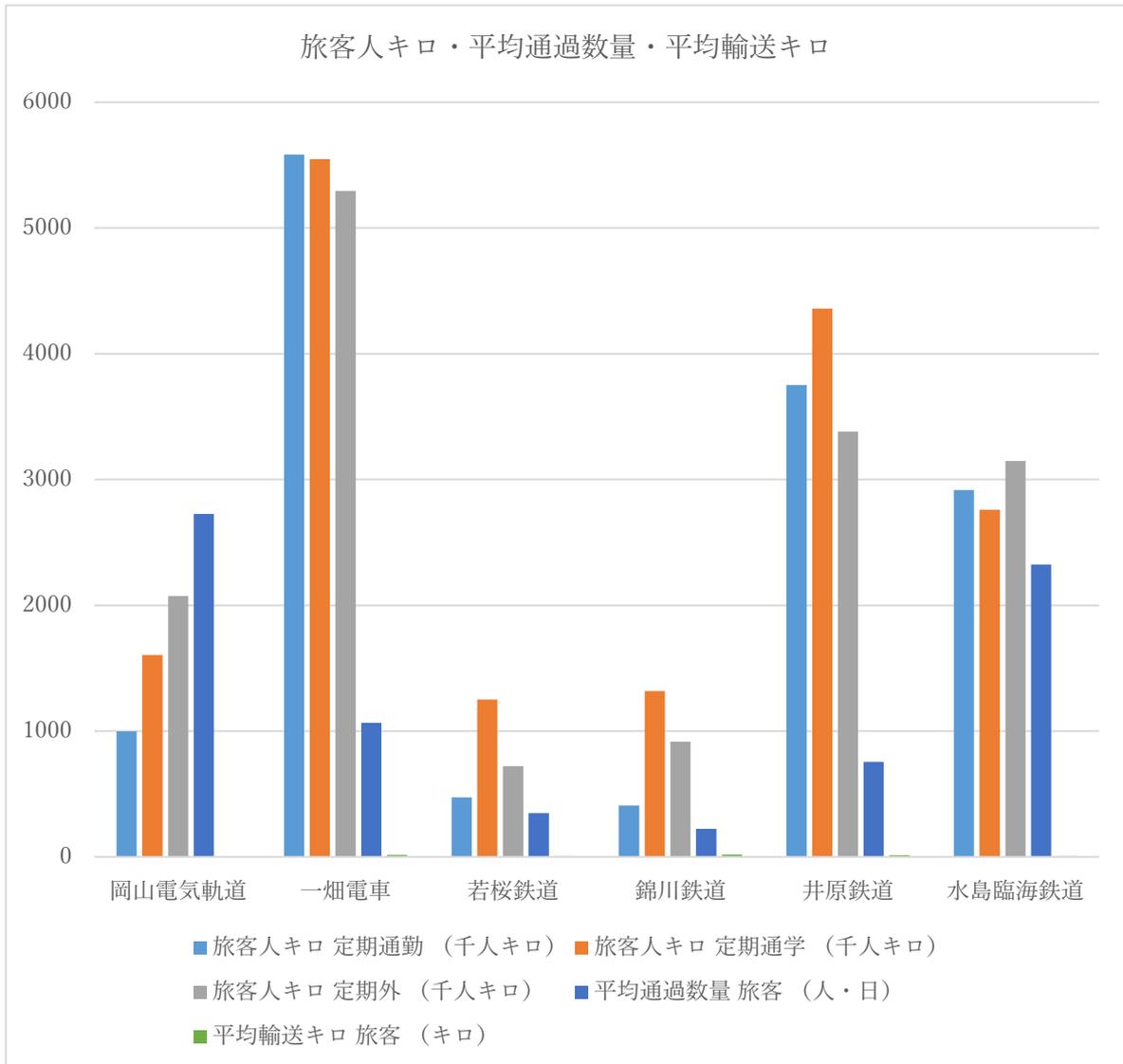
- 1) 錦川清流線は平均通過数量(輸送密度)223人日で比較した中で最小、平均輸送キロは19.4キロと最長となっています。
- 2) 旅客人キロあたりでの比較では錦川清流線は若桜鉄道と傾向が類似しています。

表11 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				平均通過数量 (輸送密度)	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7 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「旅客人キロ」といいます。

※平均通過数量

旅客営業キロ1km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

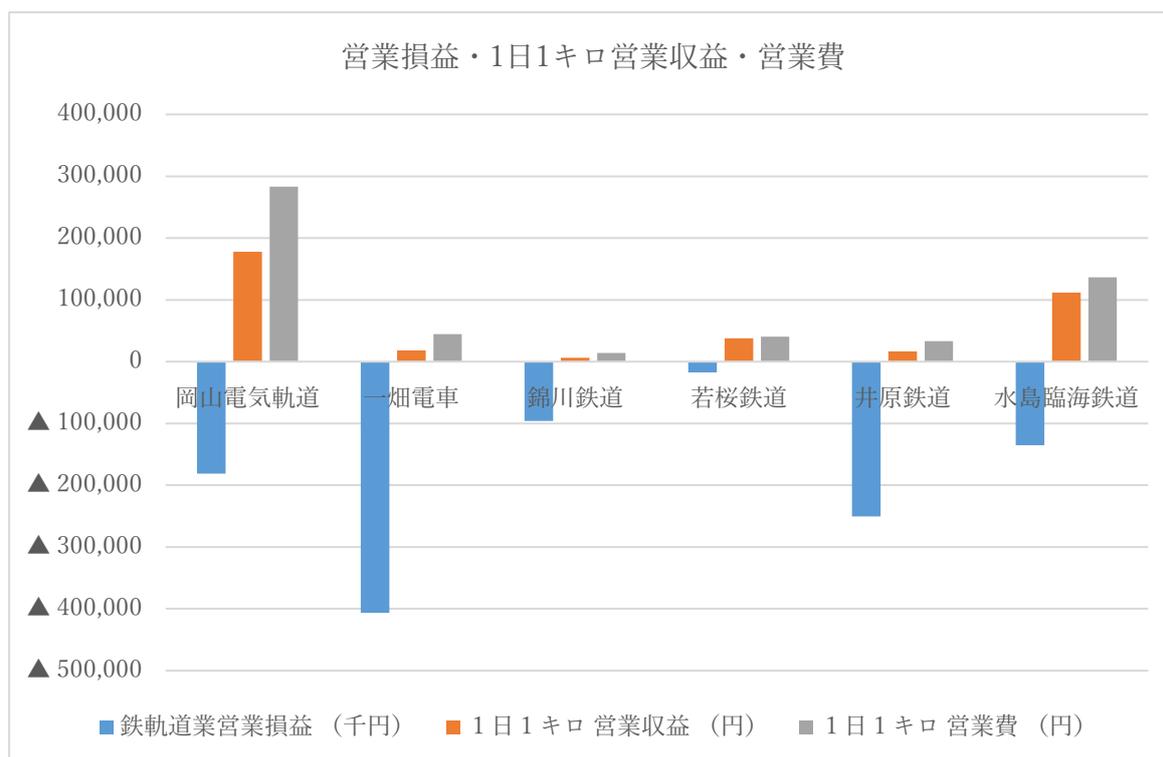
旅客1人当たりの平均輸送距離を示しています。

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12 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8 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13 利用者アンケートと沿線住民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14 利用者アンケート調査の概要

調査日	令和5年12月3日（日）、令和5年12月4日（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人/588人（回収率70.6%） 平日：239人/358人（回収率66.8%） 休日：176人/230人（回収率76.5%）

※調査日の令和5年12月3日（日）は、山口県サイクリング協会主催「第7回 岩国～錦町とここサイクリング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 ～ご協力のお願い～

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で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、鉄道に関係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✓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

<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15、16)
- ・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15 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16 錦川清流線利用者の乗車・降車駅表 (休日)

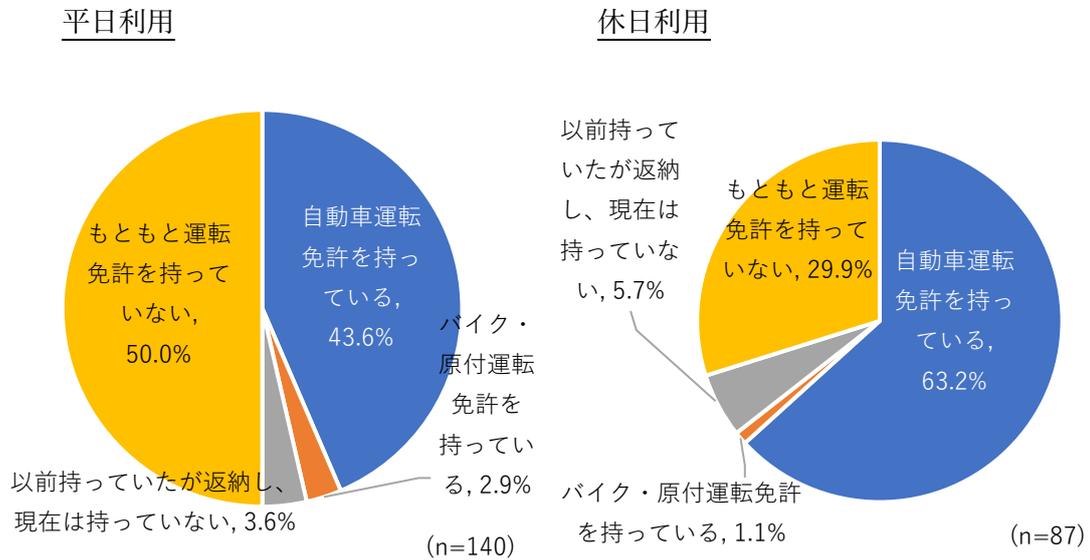
(単位：人)

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。

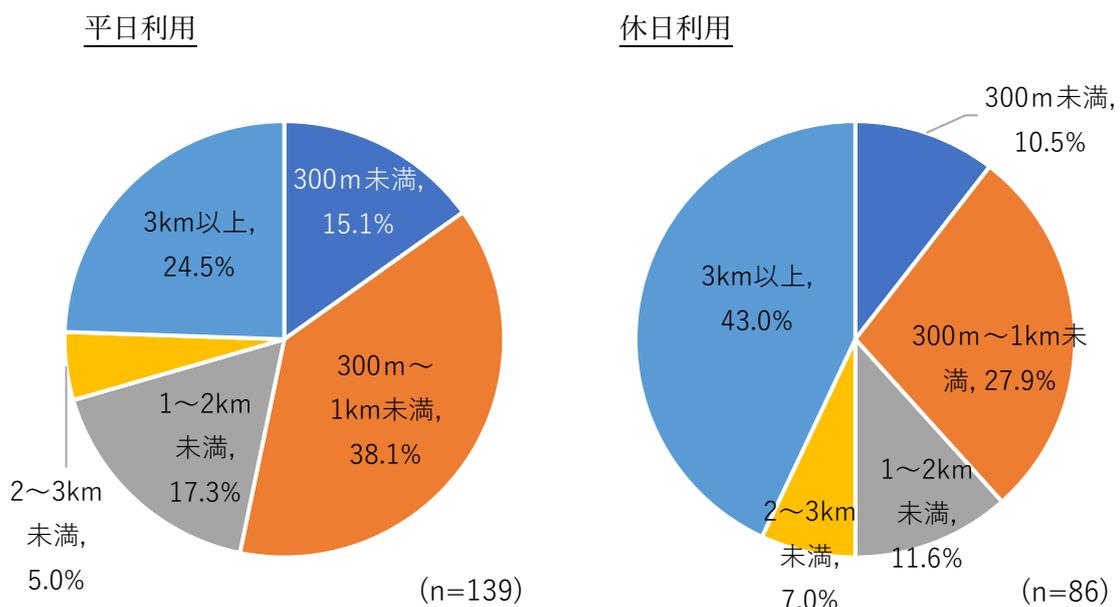
グラフ9 運転免許証保有状況



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。

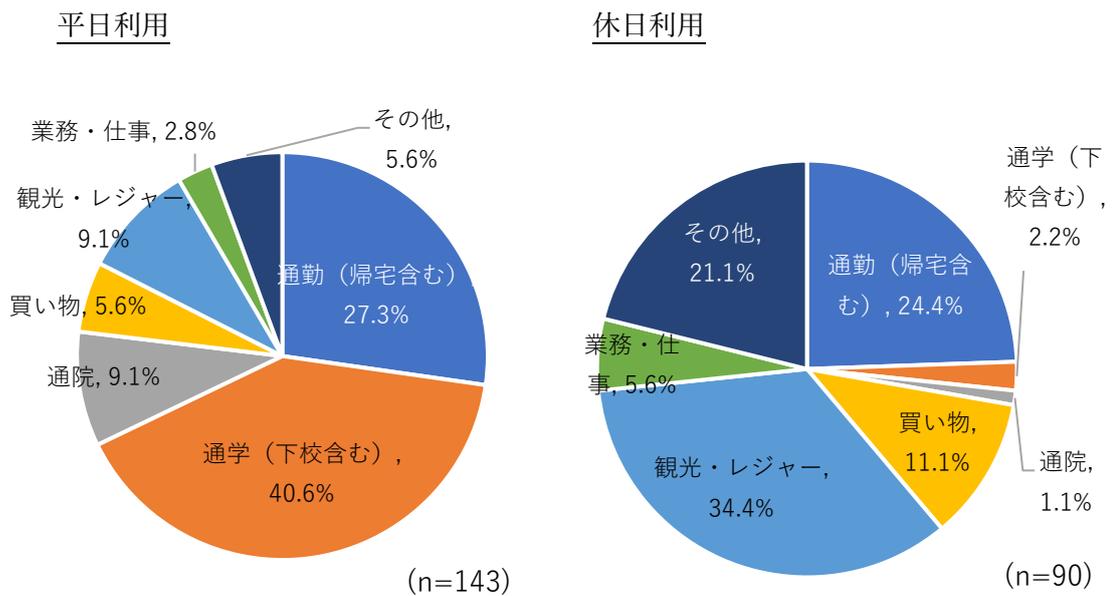
グラフ10 自宅から錦川清流線の最寄り駅までの距離



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。

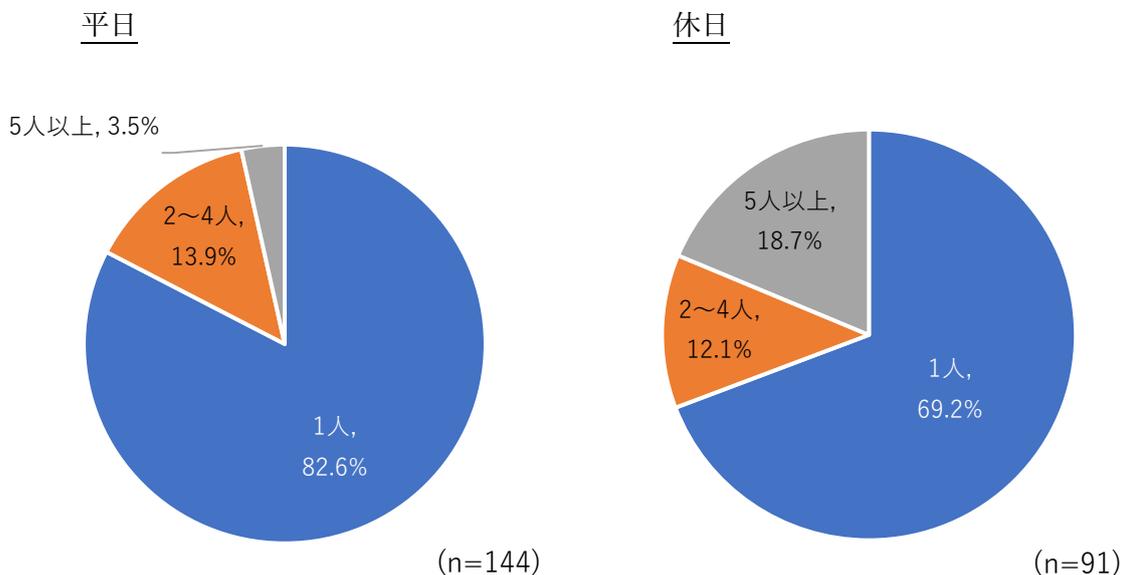
グラフ11 錦川清流線の利用目的



5) 利用当日の同乗人数

- ・ 1人での利用が平日・休日とも最多となります。
- ・ 5人以上で利用される方は、平日では3.5%と少ない一方、休日では18.7%と多くなっています。

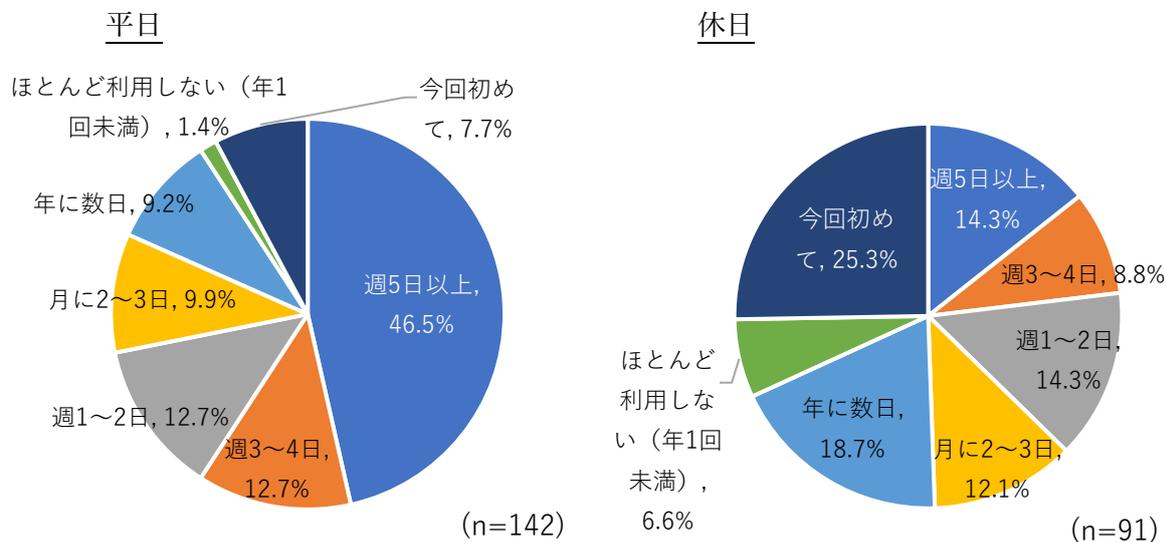
グラフ12 利用当日の同乗人数



6) 錦川清流線の利用頻度

- ・平日では、週5日以上利用する方が最も多く、46.5%を占める一方、休日では比較的低頻度の割合が高く、今回初めて利用する方が25.3%を占めます。

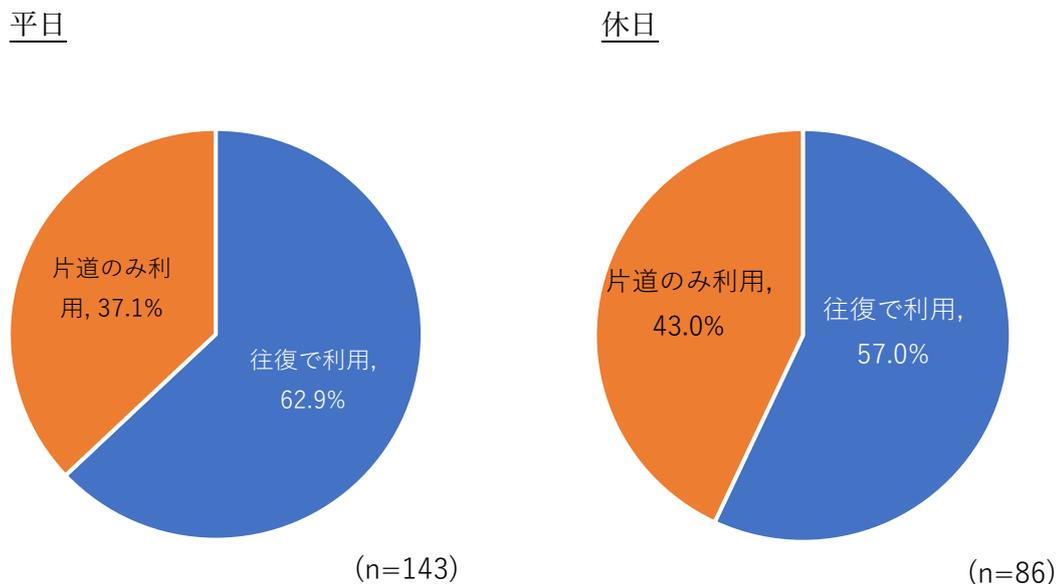
グラフ 13 錦川清流線の利用頻度



7) 利用当日の往復利用の有無

- ・往復利用は、平日では62.9%、休日では57.0%と半数を超える方が往復で利用しています。

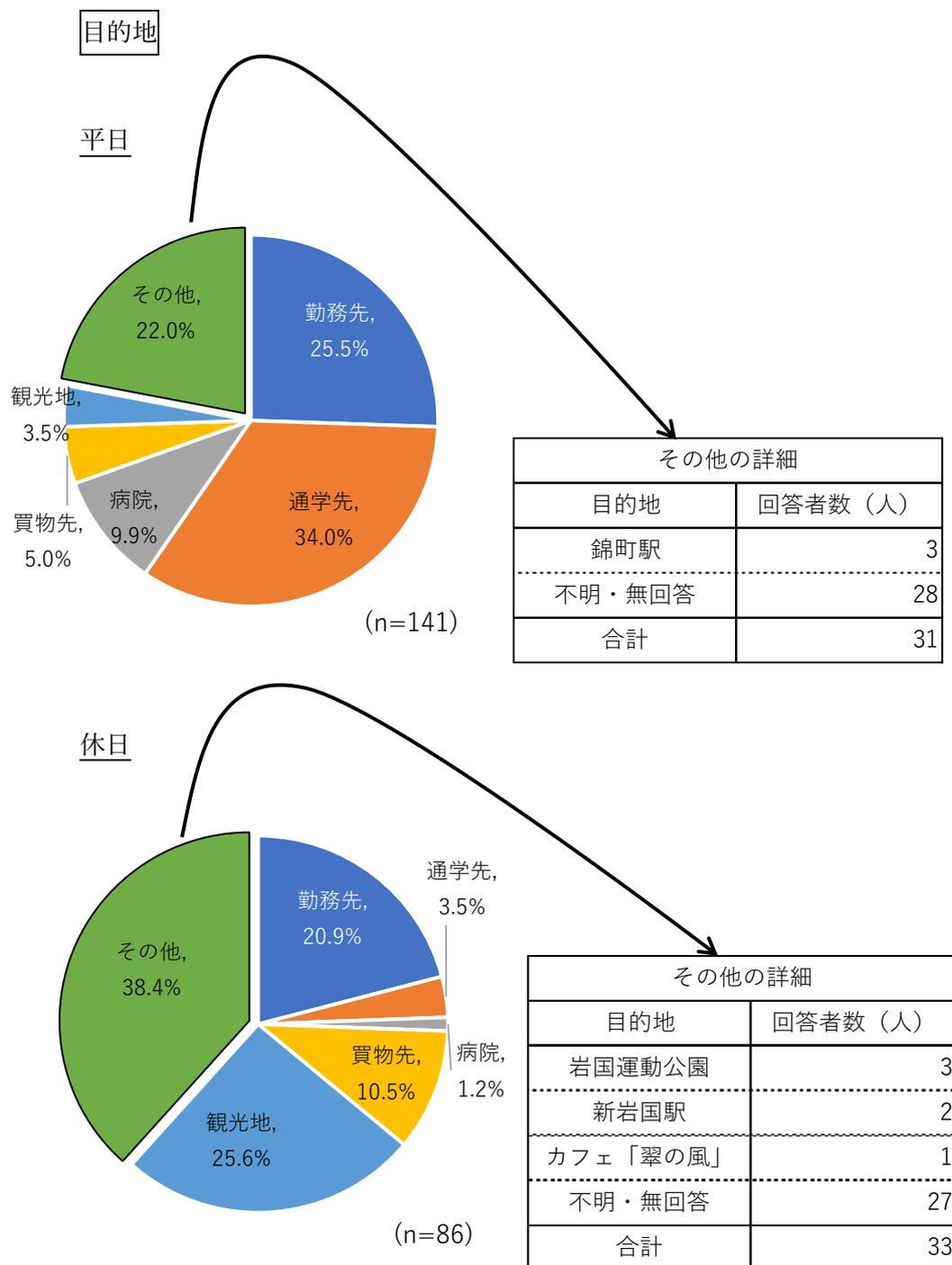
グラフ 14 利用当日の往復利用の有無



8) 利用当日の目的地

- ・平日では、勤務先が25.5%、通学先が34.0%と合わせて約6割を占めます
- ・観光地が目的地の方は、平日では3.5%と少ない一方、休日では25.6%と多くなっています。

グラフ 15 利用当日の目的地

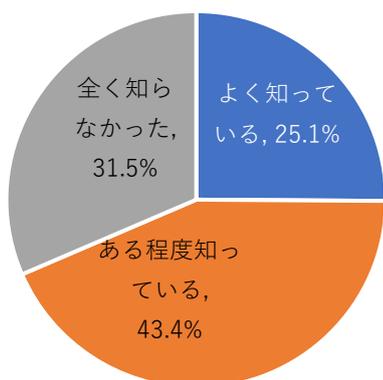


9) 錦川清流線のあり方検討に係る認知状況

- ・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。

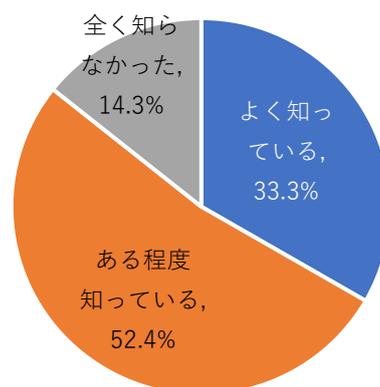
グラフ16 錦川清流線のあり方検討に係る認知状況

全体



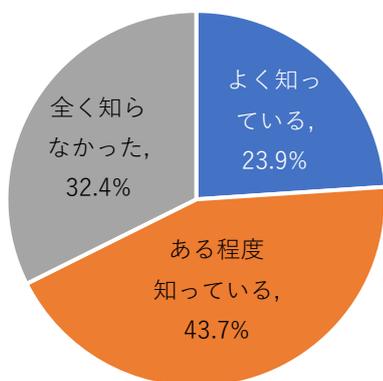
(n=235)

玖北・南河内・北河内・御庄地域



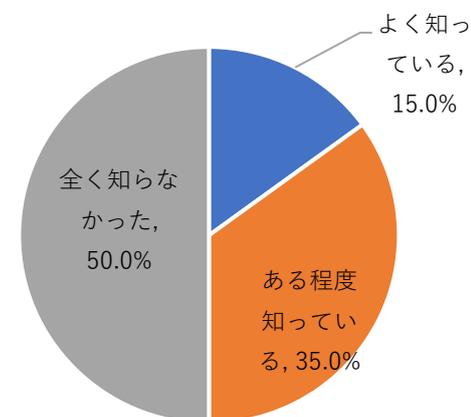
(n=84)

その他岩国市内



(n=71)

岩国市外



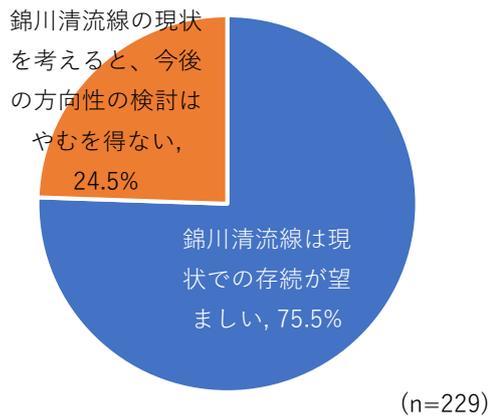
(n=60)

10) 錦川清流線の今後についての意向

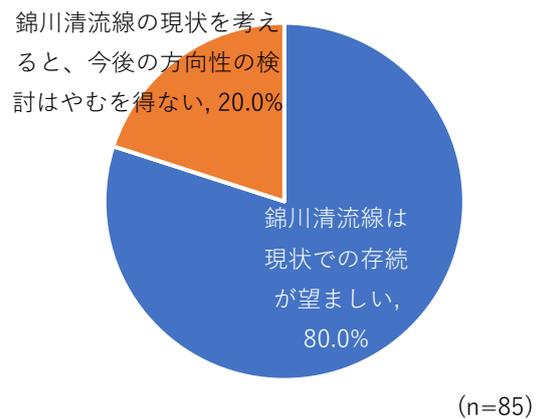
- ・ 錦川清流線の今後についての意向では現状での存続を望む意見が多く、全地域で7割を超える方が現状での存続を望んでいます。
- ・ 地域別でみると、特に玖北・南河内・北河内・御庄地域の方の存続を望む意見が多くなっています。

グラフ17 錦川清流線の今後についての意向

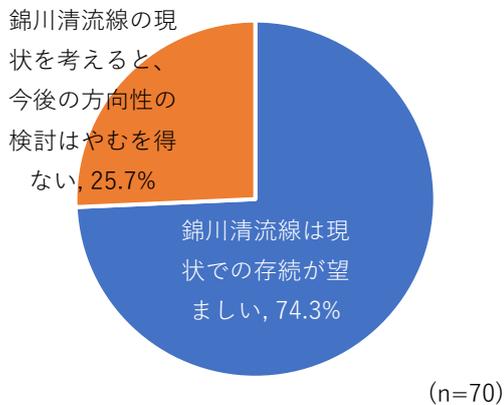
全体



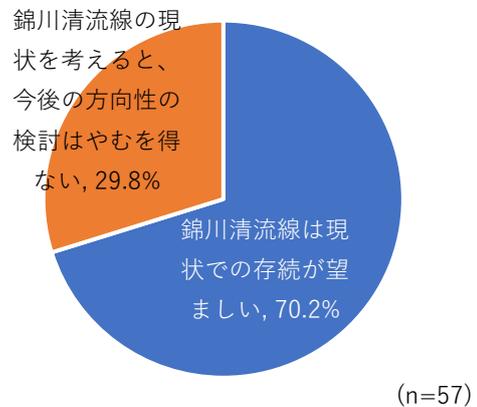
玖北・南河内・北河内・御庄地域



その他岩国市内



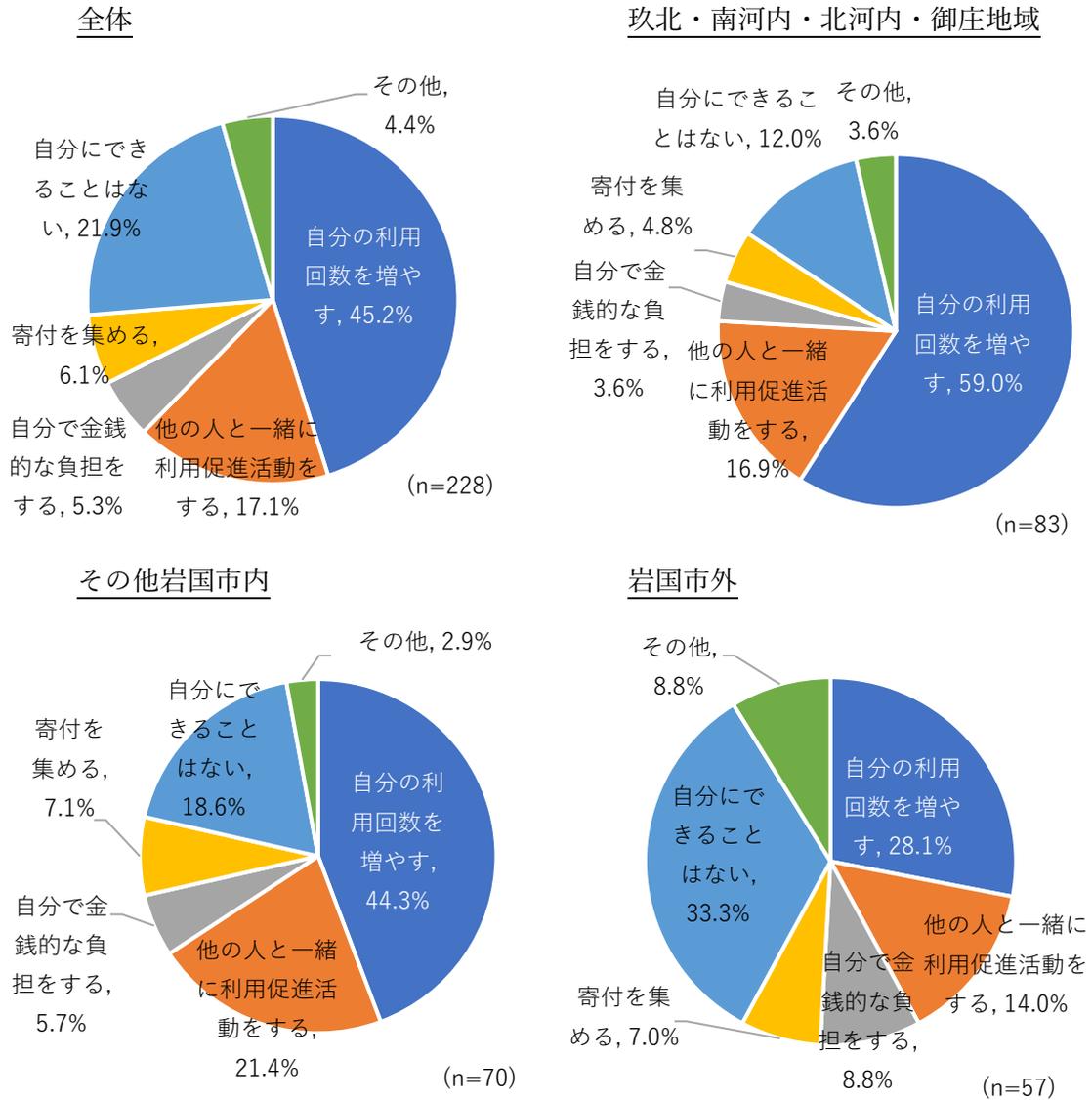
岩国市外



11) 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18 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17 調査の概要

調査期間	令和6年5月10日（金）発送～令和6年5月31日（金）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人/4,500人（回収率46.4%）※居住地域不明を含む 錦・美川地域：712人/1,500人（回収率47.5%） 美和・本郷地域：409人/1,000人（回収率40.9%） 北河内・南河内・御庄出張所管内：446人/1,000人（回収率44.6%） 岩国出張所管内：428人/1,000人（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、鉄道に関係す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年度から庁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口に✓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

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☑)。

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

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

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

- 通勤・通学をしている(⇒問 11 へ) 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()	

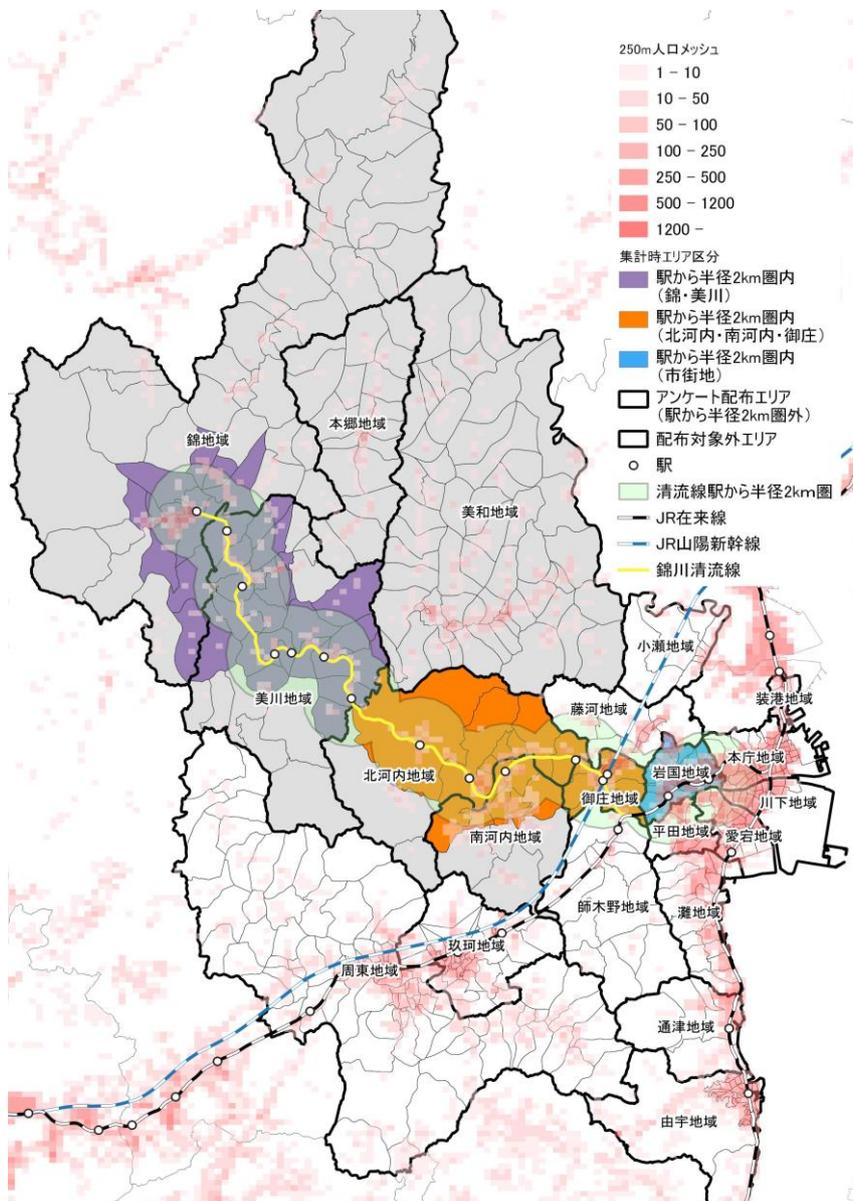
問 17 問 15 の「よく行く場所」へは、どの移動手段を利用しますか(あてはまるものすべてに☑)。

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()

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	

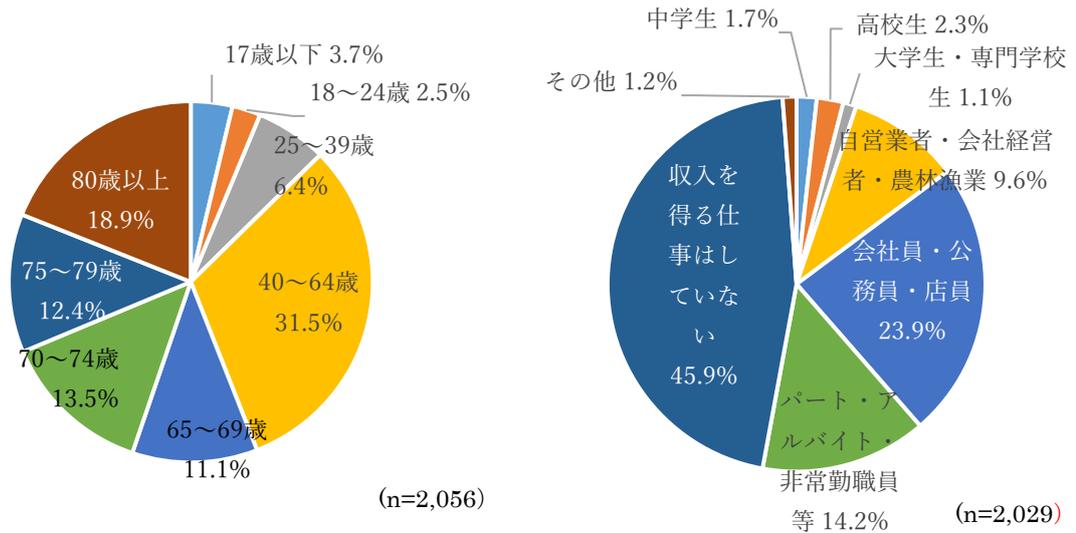


<主要なポイントと要約>

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。

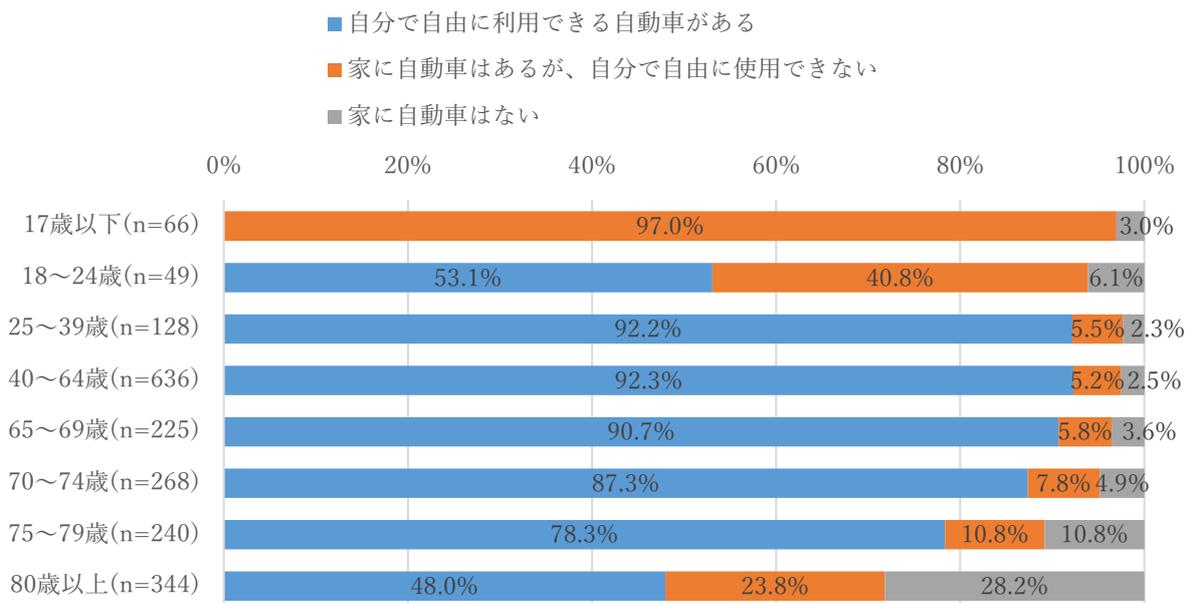
グラフ 19 回答者の属性



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。

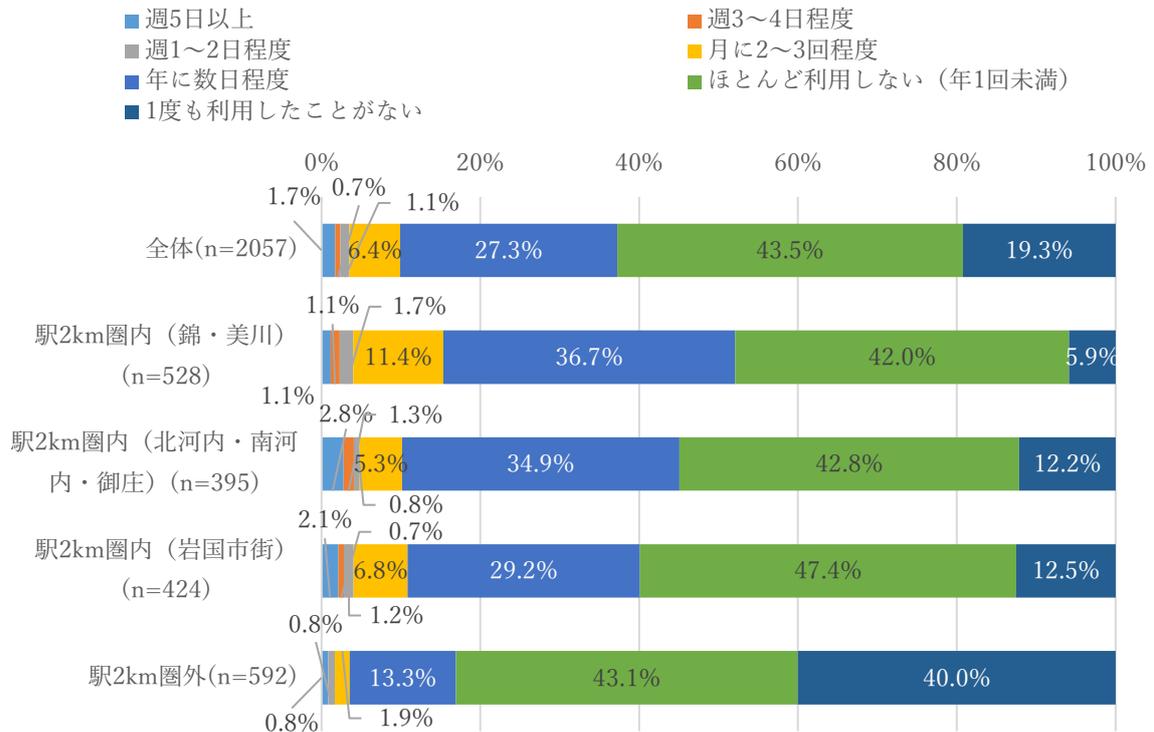
グラフ 20 自家用車保有状況



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。

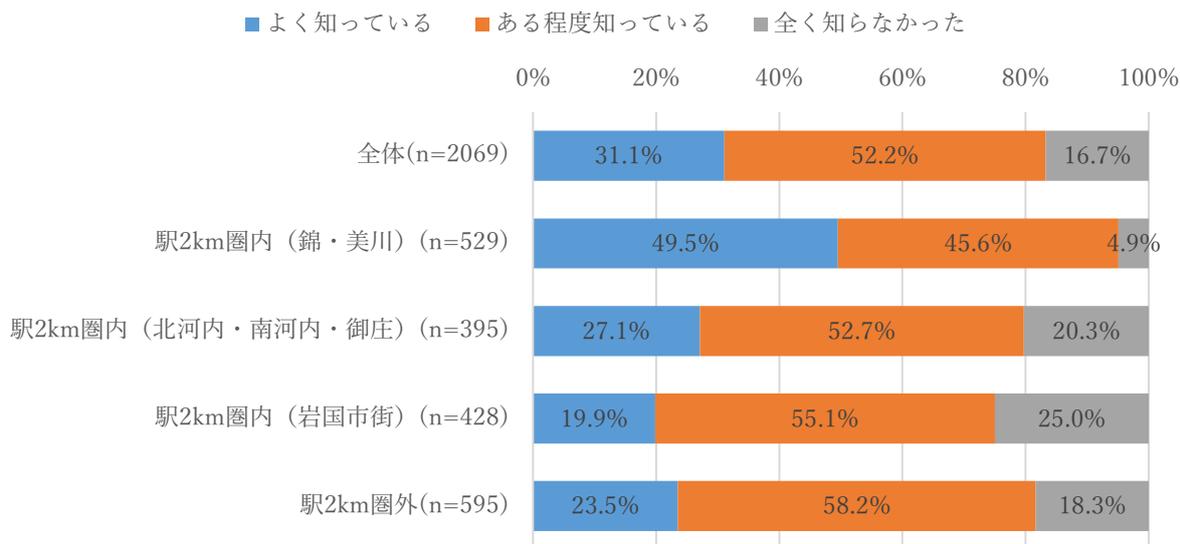
グラフ 21 錦川清流線の利用頻度



4) 錦川清流線の今後のあり方検討にかかる認知状況

- ・ 駅 2 km 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。

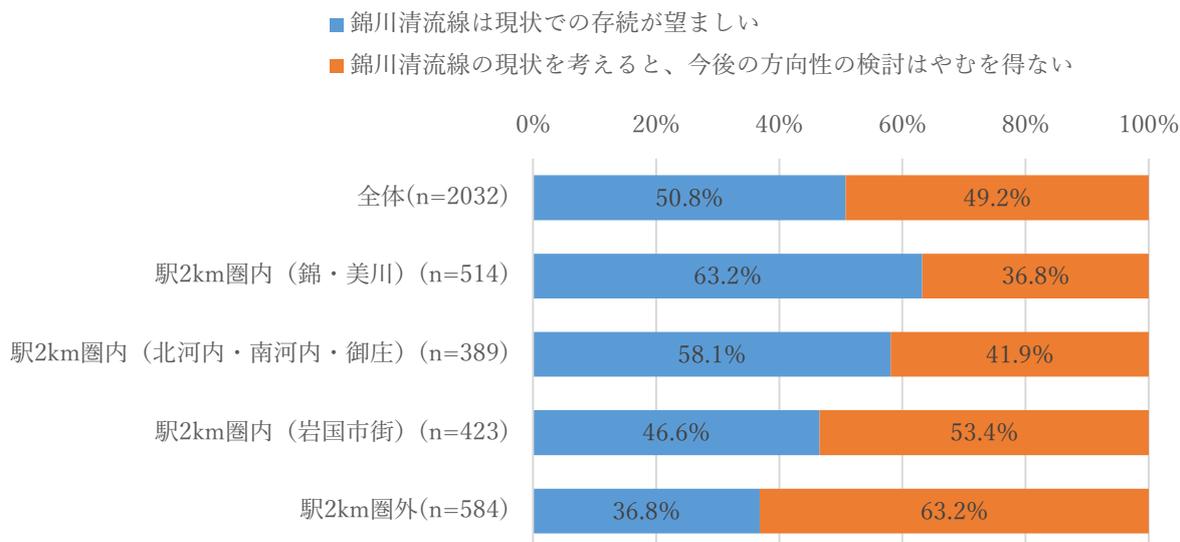
グラフ 22 錦川清流線の今後のあり方検討にかかる認知状況



5) 錦川清流線の今後についての意向

- ・ 駅 2 km 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 2 km 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。

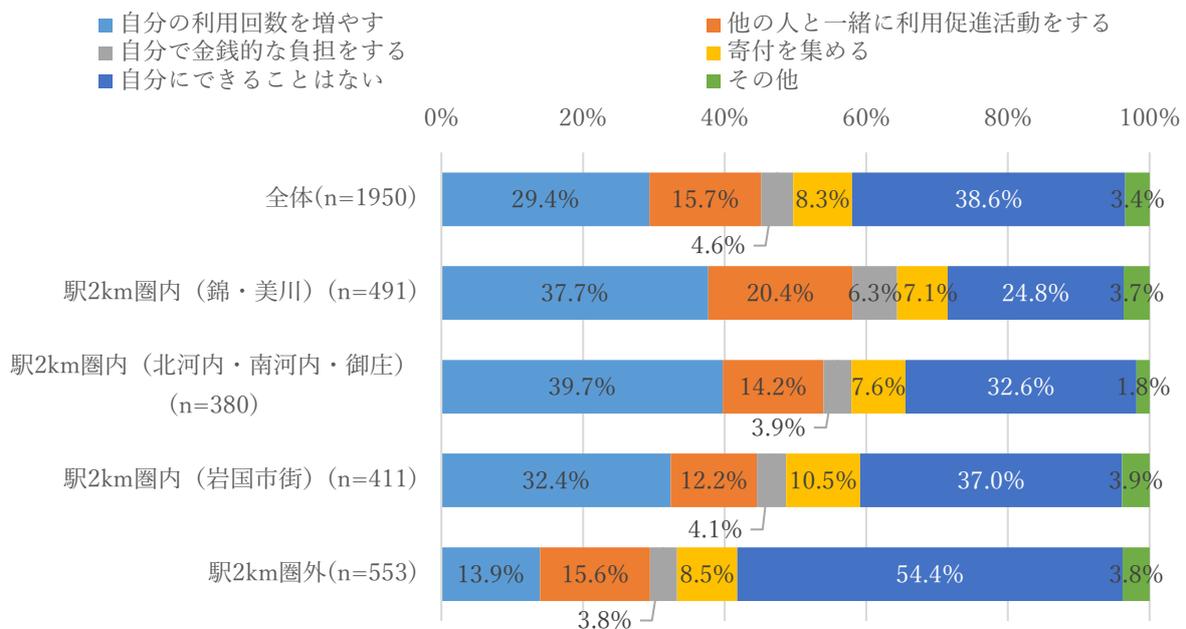
グラフ 23 錦川清流線の今後についての意向



6) 錦川清流線を存続させる場合に自分ができること

- ・ 駅 2 km 圏内では、駅 2 km 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 2 km 圏外では、5 割以上の方が「自分にはできない」と回答しています。

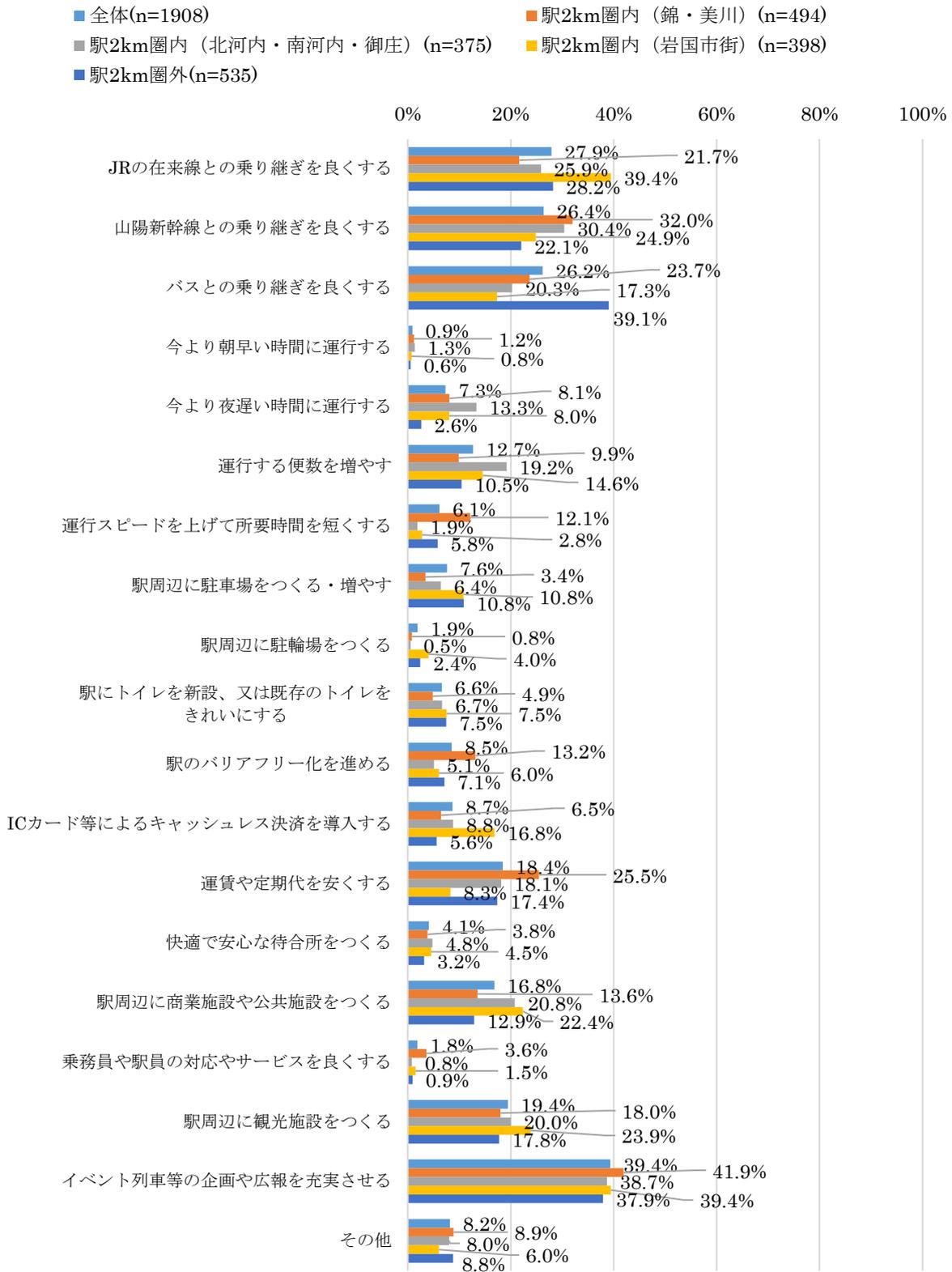
グラフ 24 錦川清流線を存続させる場合に自分ができること



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 2 km 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 2 km 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 2 km 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 2 km 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 25 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

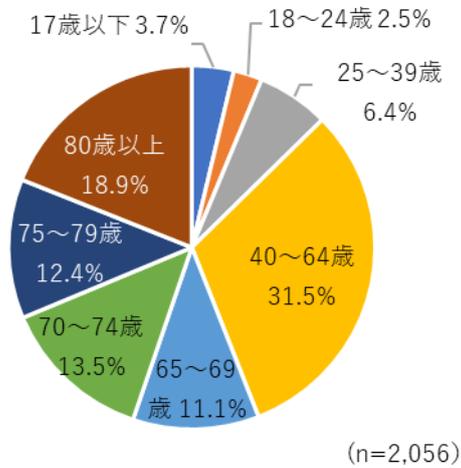
沿線住民アンケートと利用者アンケートに共通する調査項目（表 13、21 ページ）のうち以下の 6 点について比較しました。

1) 年齢層

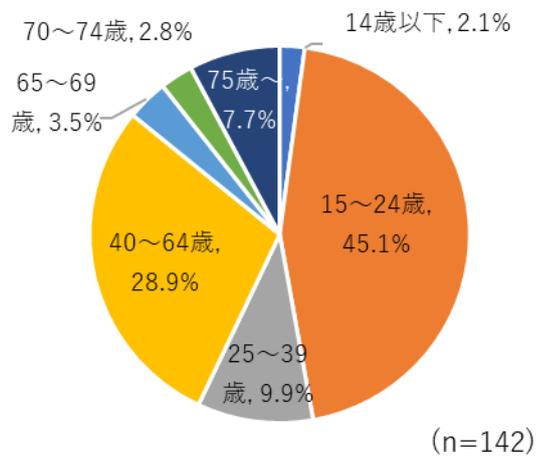
- ・沿線住民アンケートは、比較的高齢の方の回答割合が高い一方、利用者アンケートでは比較的低年齢の方の回答割合が高くなっています。

グラフ 26 年齢層

沿線住民アンケート



利用者アンケート（平日）

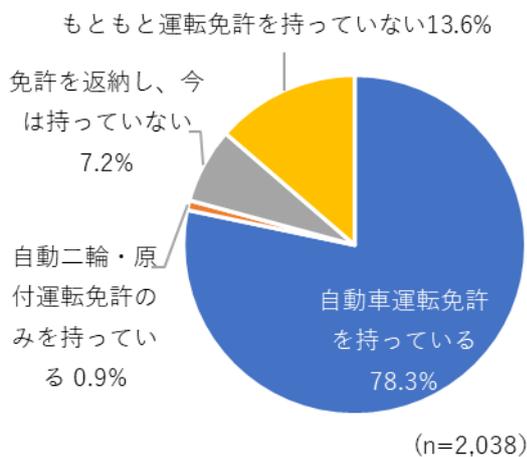


2) 運転免許保有状況

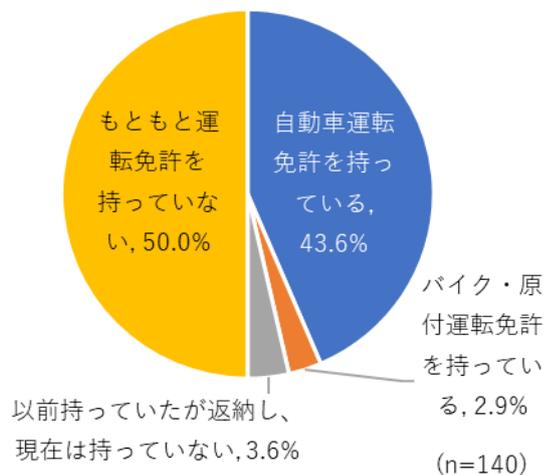
- ・沿線住民アンケートでは、約 8 割の方が自動車運転免許を持っていますが、利用者アンケートでは、過半数の回答者が運転免許を持っていません。

グラフ 27 運転免許保有状況

沿線住民アンケート



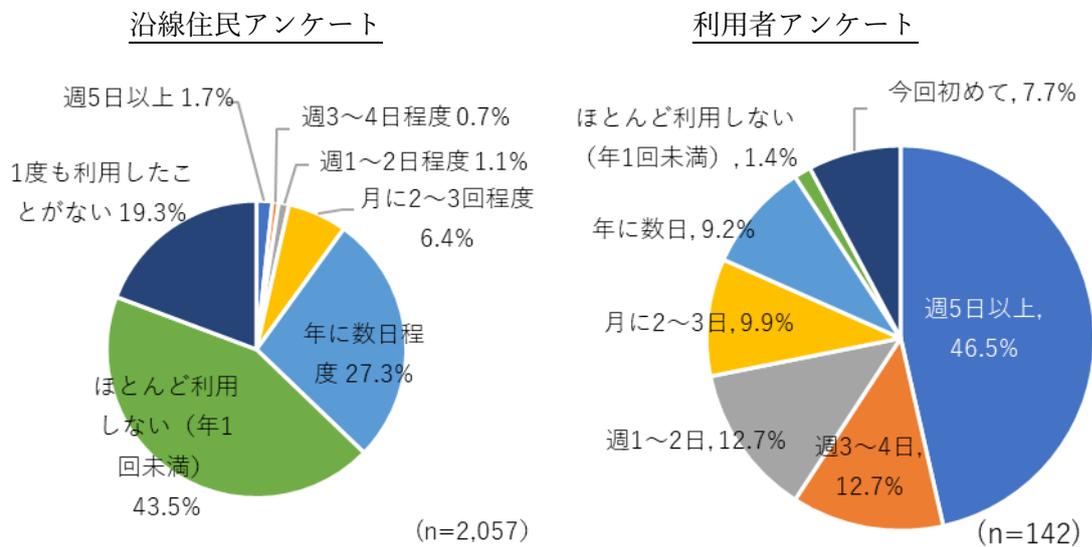
利用者アンケート（平日）



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約7割が週に1日以上の利用頻度と回答しています。

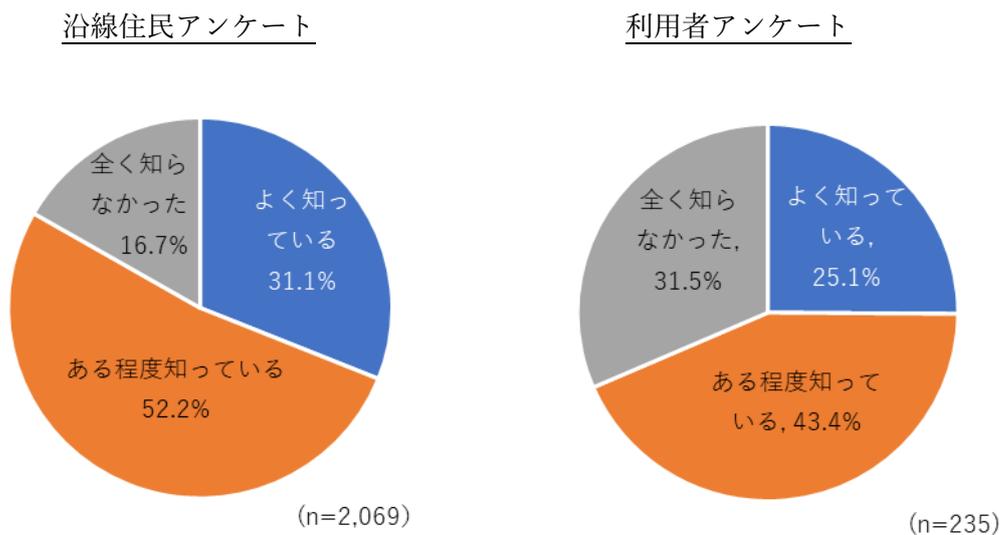
グラフ 28 錦川清流線の利用頻度



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。

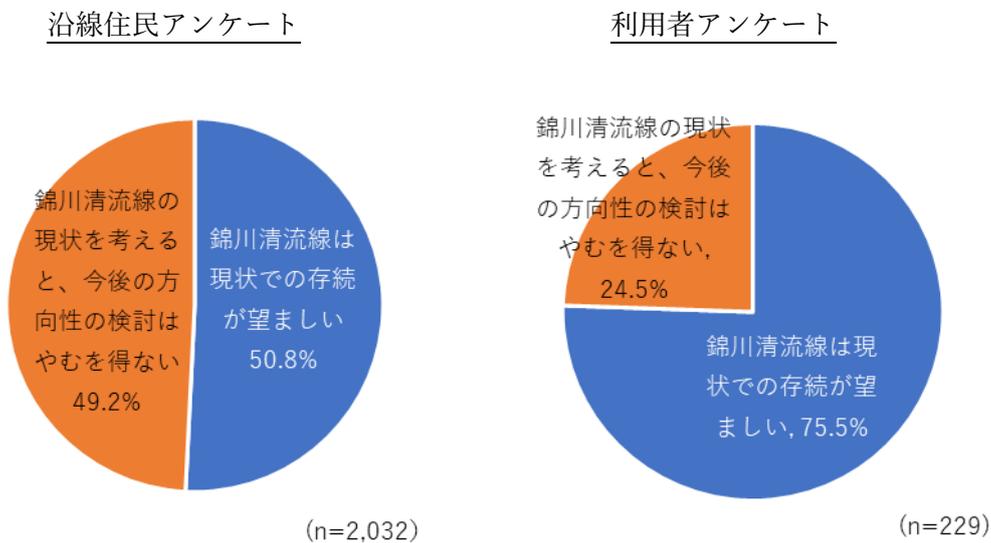
グラフ 29 錦川清流線の今後のあり方検討に係る認知状況



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。

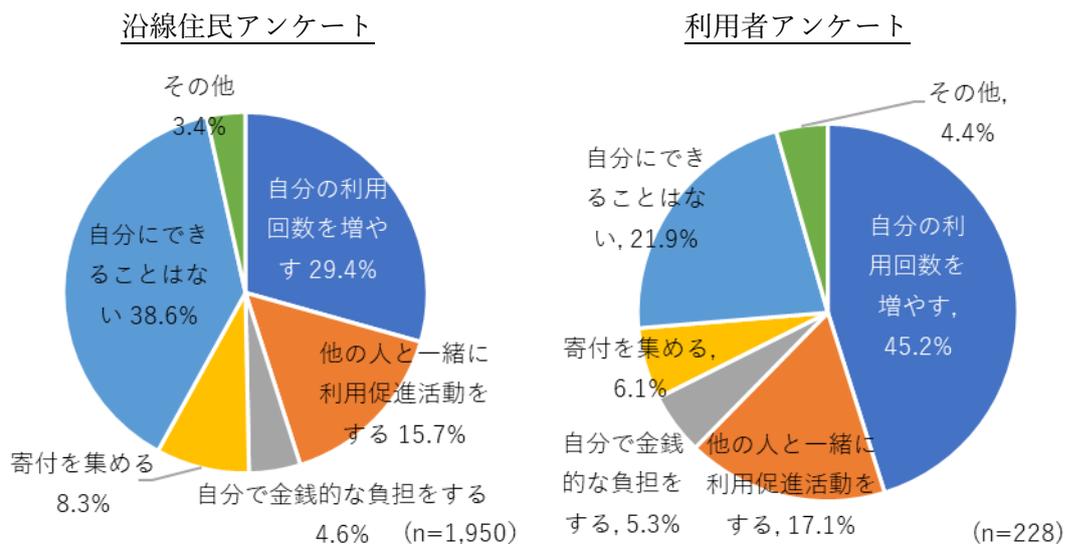
グラフ 30 錦川清流線の今後についての考え方



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 31 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予測は、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沿線地域の人口推計を用いる必要があります。

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

将来的な旅客運輸収入を予測するため、平成27年と令和2年に実施され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5年ごとの沿線地域の年齢階層別の人口推計を行い、結果を反映しました。

人口推計は、駅周辺の沿線地域（概ね2 km圏内）を対象とし、駅までのアクセス性やバス路線の状況、人口分布、生活圏等が異なる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地域に分け、実施しました。

また、旅客運輸収入は「普通旅客運賃収入」「通勤定期運賃収入」「通学定期運賃収入」の3つに区分できますが、それぞれ想定される年齢層が異なるため、普通旅客（15歳～）、通勤定期（20歳～64歳）、通学定期（15歳～19歳）として、決算額の確定している令和5年度の収入を100%としたうえで、それぞれの年齢区分の人口の増減率を掛けて推計することとしました。

※コーホート変化率法とは

過去における実績人口の動勢から各コーホート（同世代の集団）の人口の「変化率」を求め、それに基づき将来人口を推計する方法。出生と死亡、転出入を含めた、過去における実績人口の動勢から「変化率」を求め、推移を算出します。今回のように推計するものが比較的近い将来の人口であり、変化率の算出基礎となる近い過去に特殊な人口変動がなく、また推計対象となる近い将来にも特殊な人口変動が予想されない場合は、比較的簡便なこの方法を用いることができます。

6-1 人口統計に基づく沿線人口の将来予測

平成27年、令和2年の国勢調査にもとづく令和7年から令和22年までの5年ごとの沿線4地域の将来人口推計では、岩国市街地域と藤河・御庄地域は、どの年齢帯も大きくは変化しないが（グラフ32、33）、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34、35）

グラフ 32 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 33 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	12	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	05	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	21	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	226	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34 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	69	63	122	68	53	121	1.097	0.946	53	36	89	37	33	70	28	10	39	15	5	20
50～54歳	59	57	116	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	99	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	96	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%	2.1%	2.8%	2.8%	1.6%	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	506	843	1,320	467	786	1,253
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35 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	29	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	150	162	312	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	10	113	123	74	81	154	61	72	133	39	40	79
75～79歳	110	161	271	97	150	247	0.858	0.938	25	150	175	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

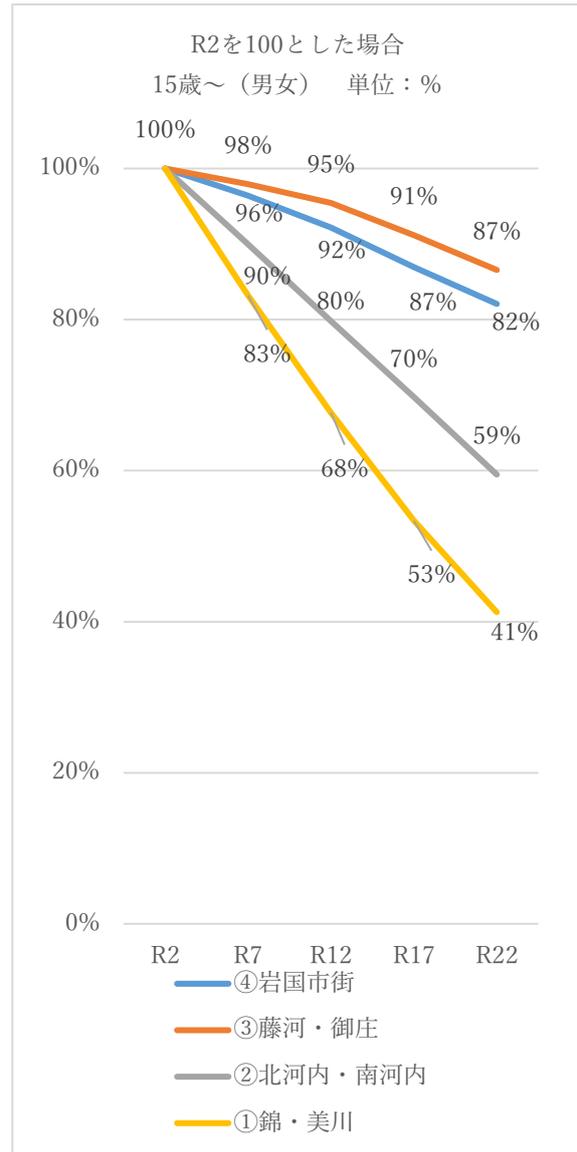
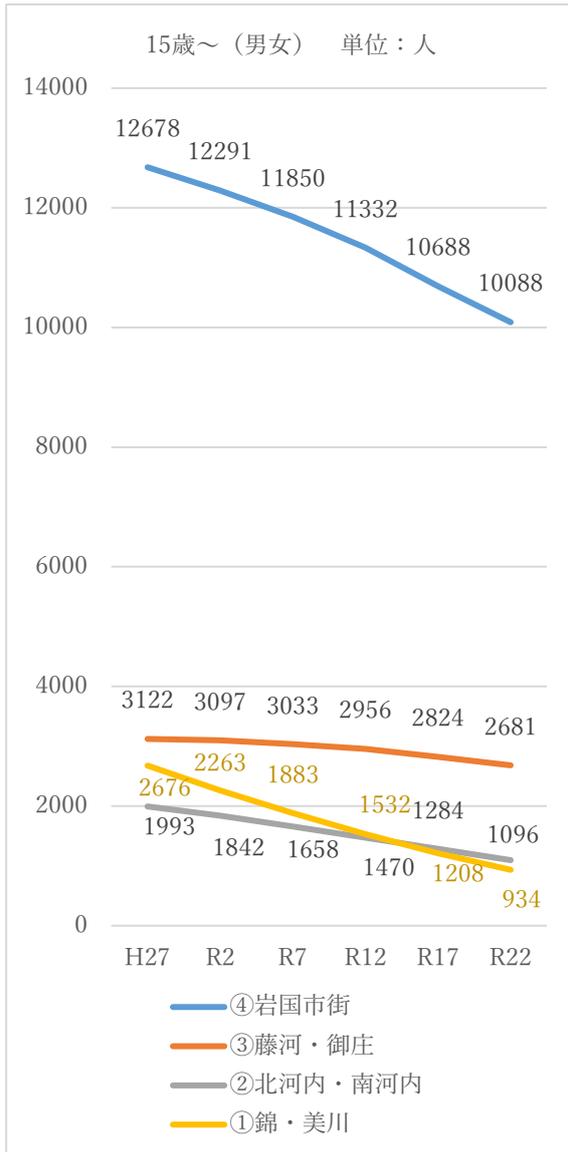
<普通旅客利用者年齢帯の人口推移予測>

普通旅客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36）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、934人と予測されます。

岩国市街地域での令和22年度人口は82%で、10,088人と予測されます。

グラフ 36 沿線4地域の人口推移予測

グラフ 37 令和2年度を100とした人口比率予測



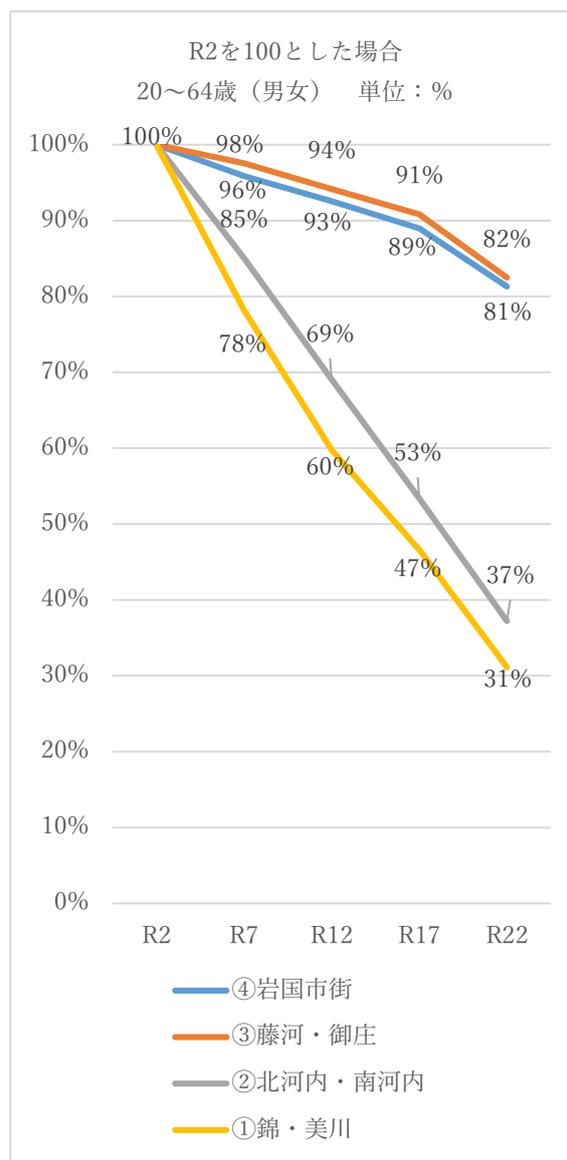
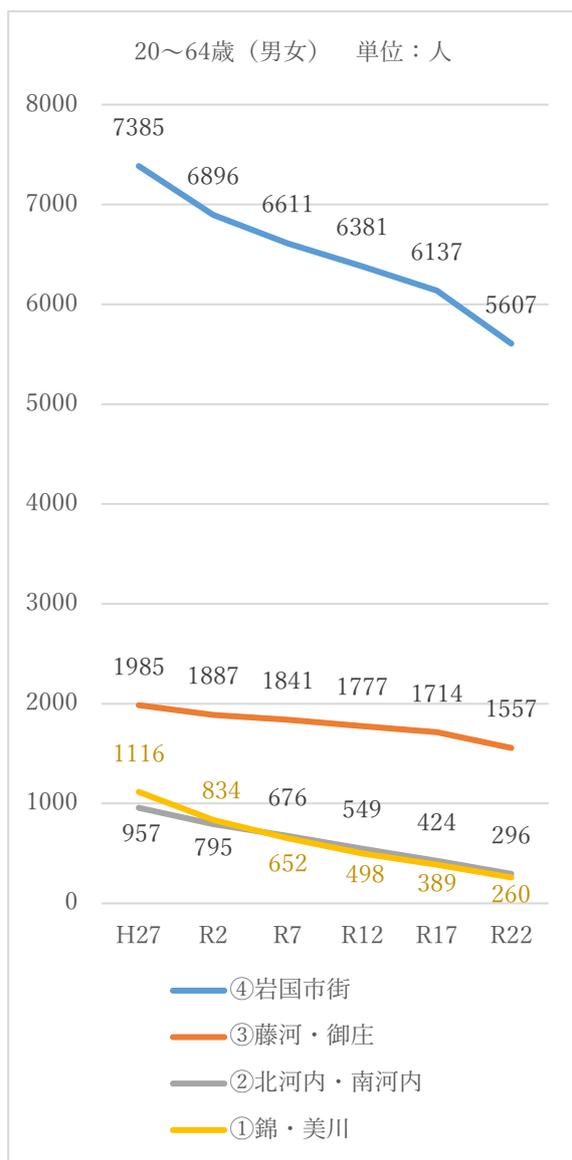
<通勤定期利用者の人口推移予測>

通勤定期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38）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人を下回ると予測されます。

岩国市街地域での令和22年度人口は81%で、5,607人と予測されます。

グラフ38 沿線4地域の人口推移予測

グラフ39 令和2年度を100とした人口推移予測



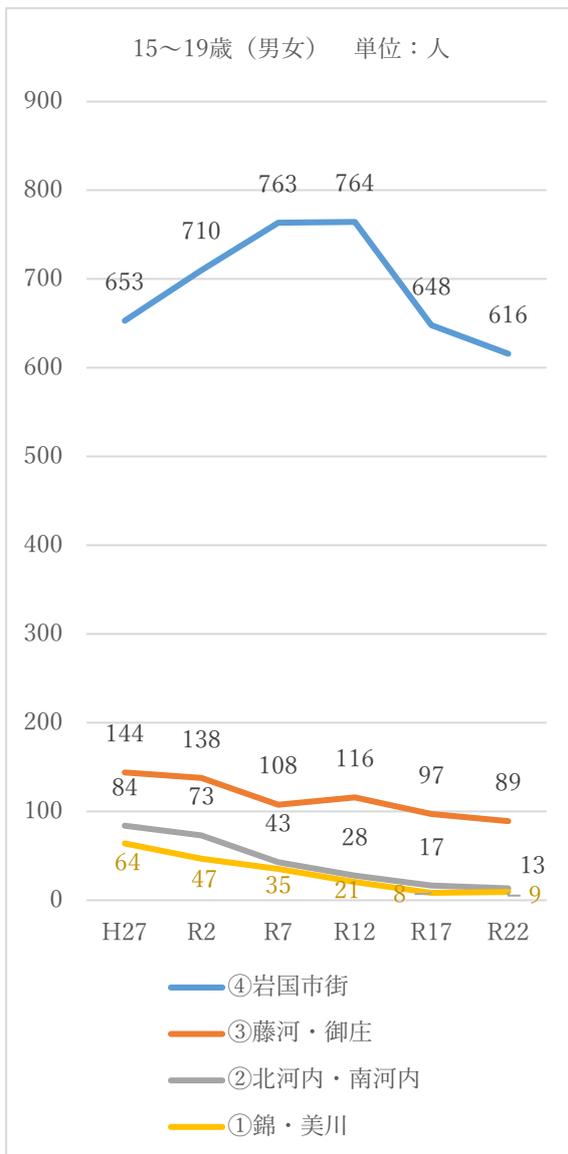
<通学定期利用者の人口推移予測>

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40)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測されます。

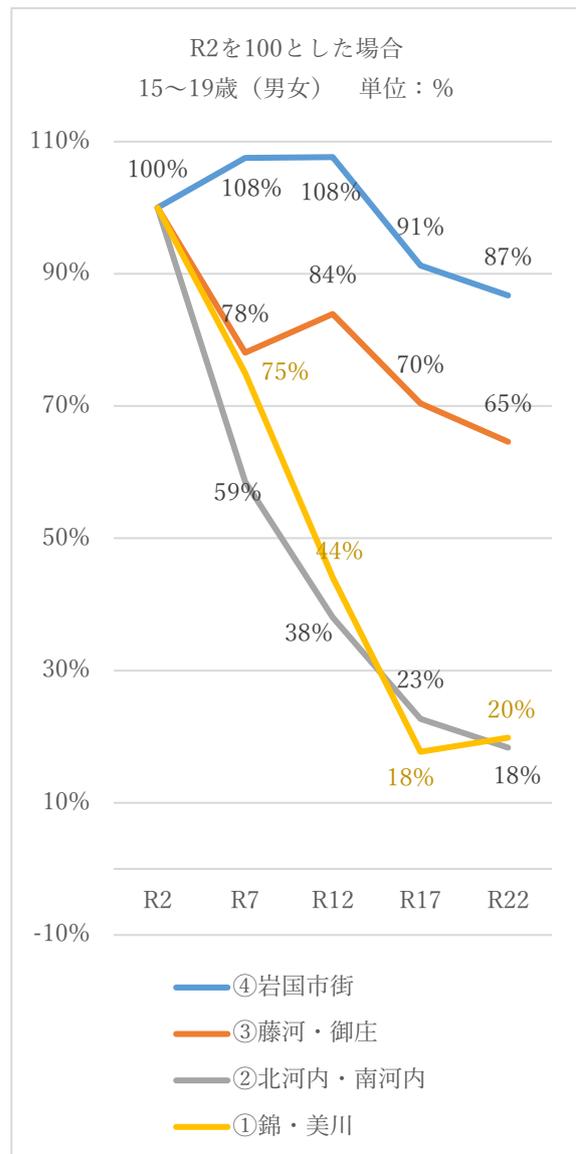
錦・美川地域と北河内・南河内地域では両地域とも大きく減少し、国勢調査が実施された令和2年度を100%とした場合、令和22年度人口は20%で、一桁近くにまで減少すると予測されます。

岩国市街地域での令和22年度人口は87%で、616人と予測されます。

グラフ40 沿線4地域の人口推移予測



グラフ41 令和2年度を100とした人口推移予測



6-2 沿線人口の将来予測に基づく収入の将来予測

<シミュレーションのながれ>

- 1) 令和6年度以降の運輸雑収入、付帯事業収入見込みは、人口推移の影響を受けにくいため、錦川鉄道株の見込み値でシミュレーションします。
- 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藤河・御庄地域、北河内・南河内地域、錦・美川地域の3地域の年齢階層別の人口推計結果を基に、シミュレーションします。
 なお、岩国市街地域については、西岩国駅及び川西駅のJR岩徳線利用がほとんどのため除外します。
 - ・普通旅客は15歳～の増減率を用います。
 - ・通勤定期は20歳～64歳の増減率を用います。
 - ・通学定期は15歳～19歳の増減率を用います。
- 3) 人口推移は令和2年度以降、5年ごとの算出のため、この間の予測は各年で均等に变化すると仮定してシミュレーションします。

表18 錦川清流線沿線人口推移予測 (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%

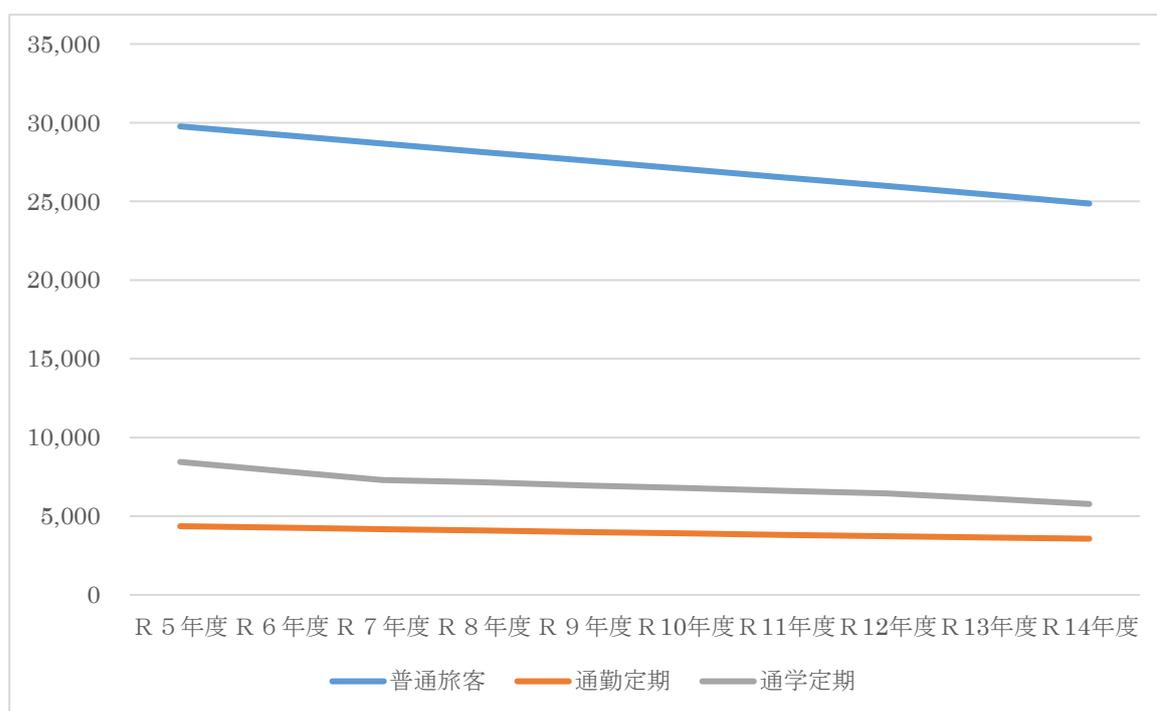
年度	R 10	R 11	R 12	R 13	R 14	R15	R16	R17
普通旅客	6,204人	6,080人	5,957人	5,829人	5,701人	5,572人	5,444人	5,316人
15歳～	90.901%	89.084%	87.282%	85.407%	83.531%			
通勤定期	2,961人	2,892人	2,823人	2,764人	2,705人	2,645人	2,586人	2,527人
20歳～64歳	89.510%	87.424%	85.339%	83.555%	81.771%			
通学定期	173人	168人	164人	156人	147人	139人	130人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

表19 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42 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

○現状維持による存続案

全てのあり方の基礎となるもので、現状のまま錦川清流線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所有、維持管理や投資を担う主体を行政に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㈱が所有している鉄道インフラを岩国市に譲渡し、岩国市が所有、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、鉄道インフラを所有する錦川鉄道㈱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）

錦川清流線を全線廃線し、代替交通として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専用道では一般の道路を運行する路線バスと比べ速達性、定時性が向上します。

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、鉄道インフラについても、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専用線路では路線バスと比べ速達性、定時性が向上します。

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、信号設備等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、一般の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。

○以上により、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ます。
- 今後10年間（R5～R14）における旅客運輸収入は、表19（57ページ）を基にシミュレーションします。
- 今後10年間（R5～R14）における運輸雑収入及び付帯事業収入は、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シミュレーションします。
- 今後10年間（R5～R14）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します。
- 今後10年間（R5～R14）は、錦川清流線の鉄道インフラの大規模な施設改修及び車両更新は見込まれていませんが、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」や「施設及び車両の定期検査に関する告示」等に基づき、検査や修繕・改修等は適切に行っていきます。
- 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す。
- バス会社は安定的に運営でき、会社の新設、業務委託、運行補助など、どの形態を選択しても対応できるよう、最もコストのかかる道路運送法第4条に基づき国土交通大臣の許可を得たバス会社（緑ナンバー）を新設し、土地、建物、車両などを新規に用意するものとします。

<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無くなりますが、代わりに岩国駅から川西駅間の旅客運輸収入が入るものとします。

<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。
- 付帯事業は黒字で、錦川鉄道株の重要な収入源となっています。
- 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、錦川鉄道株のグッズ販売等に不可分なため、除外しないこととします。
- 付帯事業（旅行業事業、売店事業）の損益は令和5年度実績値と同額とします。

<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(株)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ます。※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ものとします。

※1 錦川鉄道(株)への過疎対策事業債（ソフト）割当シミュレーション額

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8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

* 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シミュレーションします。このため、過疎対策事業債（ソフト）についても同様とするため、実際の年度別発行限度額とは1年差異が生じています。

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）
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の比率としました。（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	普通交付税措置
過疎対策事業債（ソフト）	100%	70%
合併特例債	95%	70%
過疎対策事業債（ハード）	100%	70%
一般単独事業債	100%	30%

<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。
- 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、50：50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シミュレーションします。

<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は対象外としました。
- バス施設では、停留所、車庫・営業所、バスロケ関連設備、EVバス充電設備等が対象となりますが、現在、確実な金額算定が困難な状況でありシミュレーション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シミュレーション

項 目	詳 細 項 目	補 助 率
基幹事業	土地購入費、諸費用 営業所・車庫整備費、土地造成費 停留所・待合所等設置費	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（IC）システム開発費	

<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（令和6年度数値）としてシミュレーションを行います。
- 「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した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)が第二種鉄道事業として鉄道運行を行い、岩国市が第三種鉄道事業として鉄道インフラ（鉄路・電路・車両・その他資産）を所有し、維持管理や投資等を行います。運行部分が赤字となる場合は、岩国市が赤字補填します。
- 鉄道インフラは、錦川鉄道(株)に無償貸付するものとします。
- 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、鉄道インフラの維持管理や投資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、維持管理や投資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、鉄道インフラの無償譲渡を行うことにより、鉄道会社の鉄道インフラの維持管理や投資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できることが考えられます。

<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として、鉄道インフラを所有したまま、鉄道インフラを岩国市が所有しているとみなし、岩国市が維持管理や投資等に必要な費用を負担（補助金の交付による）するものです。
- 鉄道インフラの所有権は、錦川鉄道(株)が所有するため、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でき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～北河内駅間は道路運送法第4条に基づき国土交通大臣の許可を得たバス会社（緑ナンバー）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、旅客人キロ比率を算出しました。
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、本比率で按分します。
- 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、本社は社屋、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す。
- 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（車両整備基地）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（車両整備基地）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（車両整備基地）の移転などについて錦川鉄道(株)と検討を行いました。本社社屋、検修庫（車両整備基地）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、錦町駅構内の本社社屋、検修庫（車両整備基地）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す。

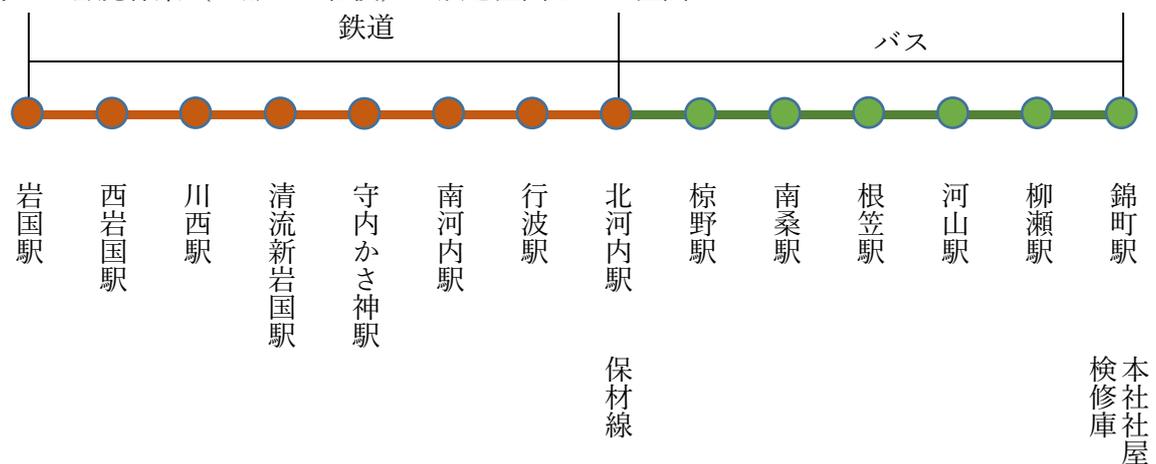
②バス運行部分

- 錦川清流線の一部を廃止して、道路運送法第4条に基づき国土交通大臣の許可を得たバス会社（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名とします。
- 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くなる可能性があります。
また、遅延状況によっては乗り換えができないことが想定され、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%をかけたものに税率1.4%をか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%をか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す。

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、道路運送法第4条に基づき国土交通大臣の許可を得たバス会社（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、営業所や車庫の整備費、バス車両購入費、バス停の設置費用などの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名とします。
- 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。
- 岩国駅から川西駅間の旅客運輸収入は、表15（27ページ）錦川清流線利用者の乗車・降車駅表（平日）を参考に、岩国駅から川西駅間の利用者174人/日が岩徳線区間の運賃190円を支払うものとし、減少（逸走）率を40%と想定しシミュレーションします。
なお、旅客運輸収入予測は表18（56ページ）錦川清流線沿線人口推移予測の普通旅客（15歳～）増減率を使用します。
- 全線バス転換を行っても、廃線後も鉄道インフラは残り、岩国市所有となるため、橋りょうやトンネル、駅舎、踏切などの処分や安全対策、草刈り等の費用が発生することが想定され、想定の安易な草刈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%をか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%をか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。

参考 鉄道事業法定義抜粋

第一種鉄道事業	他人の需要に応じ、鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業であつて、第二種鉄道事業以外のものをいう。
第二種鉄道事業	他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路（他人が敷設した鉄道線路であつて譲渡を受けたものを含む。）以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいう。
第三種鉄道事業	鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもつて敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業をいう。

<7-3-6 バス転換した際の初期投資額まとめ（転換率 60%）>

<初期投資費用>

表 20

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
土地購入費、諸費用(表 21)	12,169 千円	8,590 千円
営業所・車庫整備費、土地造成費(表 22)	120,570 千円	79,686 千円
車両購入費(表 23)	138,600 千円	88,000 千円
開業時採用・教育費(表 24)	2,981 千円	2,981 千円
停留所・待合所等設置費(表 25)	6,500 千円	5,200 千円
運行・労務管理システム費 (表 26)	3,000 千円	2,000 千円
乗車券(I C)システム開発費 (表 27)	35,370 千円	33,580 千円
合 計	319,190 千円	220,037 千円

表 21 土地購入費・諸費用

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
面積	850 m ²	600 m ²
土地代 (13,900 円/m ²)	11,815 千円	8,340 千円
諸経費 (土地代の 3%)	354 千円	250 千円
合 計	12,169 千円	8,590 千円

表 22 営業所・車庫整備費、土地造成費

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
営業所	42.12 m ²	42.12 m ²
(事務所・点呼場・休憩室・会議室兼待合室・倉庫・トイレ)	36,000 千円	36,000 千円
車庫	850 m ²	600 m ²
(舗装・外構・フェンス・排水溝・その他備品類一式)	81,170 千円	41,286 千円
土地造成費	3,400 千円	2,400 千円
合 計	120,570 千円	79,686 千円

表 23 車両購入費

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
大型車両 (28,600 千円/両)	1 両	0 両
	28,600 千円	0 千円
小型車両 (22,000 千円/両)	5 両	4 両
	110,000 千円	88,000 千円
合 計	138,600 千円	88,000 千円

表 24 開業時採用・教育費

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
運転者教育費 (372.6 千円/人)	8 人	8 人
	2,981 千円	2,981 千円
合 計	2,981 千円	2,981 千円

表 25 停留所・待合所等設置費

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
停留所設置費 (100 千円/基)	25 基	12 基
	2,500 千円	1,200 千円
待合所上屋設置費 (1,000 千円/基)	4 基	4 基
	4,000 千円	4,000 千円
合 計	6,500 千円	5,200 千円

表 26 運行・労務管理システム費

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
運行管理システム費 (250 千円/両)	6 両	4 両
	1,500 千円	1,000 千円
労務管理システム費 (250 千円/両)	6 両	4 両
	1,500 千円	1,000 千円
合 計	3,000 千円	2,000 千円

表 27 乗車券(I C)システム開発費

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
I Cシステム開発費 (30,000 千円/式)	1 式	1 式
	30,000 千円	30,000 千円
後方機器+車載機費 (895 千円/両)	6 両	4 両
	5,370 千円	3,580 千円
合 計	35,370 千円	33,580 千円

<7-3-7 バス転換した際の年間運行経費まとめ (転換率 60%) >

<令和 5 年度年間運行経費のシミュレーション>

表 28

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
年間実車キロ(表 29)	352 千キロ	174 千キロ
営業収益(表 30)	25,545 千円	11,878 千円
営業費	95,333 千円	83,305 千円
営業費上 (運行費)	87,697 千円	76,359 千円
一般管理費(表 31)	7,260 千円	7,260 千円
人件費(表 32)	59,240 千円	59,240 千円
燃料油脂費(表 33)	11,920 千円	5,672 千円
諸経費(表 34)	9,277 千円	4,187 千円
営業費下 (整備費)	7,636 千円	6,946 千円
人件費(表 32)	5,566 千円	5,566 千円
修繕費(表 35)	2,070 千円	1,380 千円
諸税 (固定資産税等) (表 36)	1,804 千円	1,198 千円
営業損益	▲71,592 千円	▲72,625 千円
営業外費用(表 37)	352 千円	174 千円
経常損益	▲71,944 千円	▲72,799 千円
法人税等(表 38)	183 千円	183 千円

表 29 年間走行距離

		バス転換区間	
		全線転換	部分転換
営業距離 (片道)		48.2 km	23.8 km
大型車両	運行回数	1 往復	0 往復
	一日実車キロ	96.4 km	0 km
	年間実車キロ (365 日)	35,186 km	0 km
	年間走行キロ (回送ロス 2% 含)	35,890 km	0 km
小型車両	運行回数	9 往復	10 往復
	一日実車キロ	867.6 km	476.0 km
	年間実車キロ (365 日)	316,674 km	173,740 km
	年間走行キロ (回送ロス 2% 含)	323,008 km	177,215 km
年間実車キロ計		351,860 km	173,740 km
年間走行キロ計		358,898 km	177,215 km

表 30 営業収益

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
令和 5 年度旅客運輸収入 (錦川清流線)	42,574 千円	42,574 千円
収入案分率	100%	46.5%
転換率	60%	60%
合 計	25,545 千円	11,878 千円

表 31 一般管理費

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
代表者人件費	1 人	1 人
	7,260 千円	7,260 千円
合 計	1 人	1 人
	7,260 千円	7,260 千円

表 32 人件費

		バス転換区間	
		全線転換	部分転換
営業費上（運行費）人件費		11 人	11 人
		59,240 千円	59,240 千円
管理者（7,260 千円／人）		1 人	1 人
		7,260 千円	7,260 千円
運転者（5,590 千円／人）		8 人	8 人
		44,720 千円	44,720 千円
事務職員（4,840 千円／人）		1 人	1 人
		4,840 千円	4,840 千円
その他（2,420 千円／人）		1 人	1 人
		2,420 千円	2,420 千円
営業費下（整備費）人件費		1 人	1 人
		5,566 千円	5,566 千円
整備員（5,566 千円／人）		1 人	1 人
		5,566 千円	5,566 千円
合 計		12 人	12 人
		64,806 千円	64,806 千円

表 33 燃料油脂費

		バス転換区間	
		全線転換	部分転換
年間走行距離	大型車両	35,890 km	0 km
	小型車両	323,008 km	177,215 km
	計	358,898 km	177,215 km
燃料使用量	大型車両（3.7km/ℓ）	9,700.0 ℓ	0.0 ℓ
	小型車両（5.1km/ℓ）	63,334.9 ℓ	34,748.0 ℓ
	計	73,034.9 ℓ	34,748.0 ℓ
燃料費（160 円／ℓ）		11,686 千円	5,560 千円
油脂費（燃料費の 2 %）		234 千円	112 千円
合 計		11,920 千円	5,672 千円

表 34 諸経費

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
年間実車キロ	352 千km	174 千km
諸経費+固定資産税+法人税 (32 円/km)	11,264 千円	5,568 千円
諸経費	9,277 千円	4,187 千円
固定資産税	1,804 千円	1,198 千円
法人税	183 千円	183 千円

表 35 修繕費

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
3 か月点検 (45 千円/台)	6 台	4 台
	270 千円	180 千円
車検 (300 千円/台)	6 台	4 台
	1,800 千円	1,200 千円
合 計	2,070 千円	1,380 千円

表 36 諸税 (固定資産税等)

		バス転換区間	
		全線転換	部分転換
建 物	取得価格	120,570 千円	79,686 千円
	耐用年数 (軽量鉄骨造)	27 年	27 年
	残存価格	120,570 千円	79,686 千円
	税率	1.4%	1.4%
	固定資産税額	1,688 千円	1,116 千円
土 地	評価額 (取得価格)	11,815 千円	8,340 千円
	負担調整措置	70%	70%
	税率	1.4%	1.4%
	固定資産税額	116 千円	82 千円
合 計		1,804 千円	1,198 千円

表 37 営業外費用

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
年間実車キロ	352 千km	174 千km
営業外費用 (1 円/km)	352 千円	174 千円

表 38 法人税等

	バス転換区間	
	全線転換	部分転換
法人県民税	53 千円	53 千円
法人市民税	130 千円	130 千円
合 計	183 千円	183 千円

7-4 各あり方案の10年間（R5～R14）の収支の比較

表39 今後10年間（R5～R14）での各あり方案の収支シミュレーション

(千円)

交通事業者		現状維持	公有民営上下分離	みなし上下分離	一部バス転換		全線バス転換
					一部鉄道(北一岩)	一部バス(錦一北)	
収益		670,202	670,202	670,202	492,464	106,642	295,799
旅客運輸収入		382,229	382,229	382,229	204,491	106,642	229,339
運輸雑収入(岩国～川西間)		230,283	230,283	230,283	230,283		66,460
付帯事業収入		57,690	57,690	57,690	57,690		
費用		2,906,434	1,234,562	2,906,434	2,906,434	1,179,052	1,415,959
事業費(上)		1,194,022	1,194,022	1,194,022	1,194,022	821,696	936,028
事業費(下)		1,570,860	市負担に変更	1,570,860	1,570,860	85,549	97,849
付帯事業費用		40,540	40,540	40,540	40,540		
諸税(固定資産税等)		60,222		60,222	60,222	10,117	15,225
減価償却費		40,790		40,790	40,790	補助のため計上しない	補助のため計上しない
初期投資						261,690	366,857
施設更新(等)補助		518,075		1,570,860	518,075	220,037	319,190
国補助(バス転換は社総交)		316,239		316,239	316,239	56,085	83,542
県補助		50,459		50,459	50,459		
市補助(輸送対策補助金)		151,377		1,204,162	151,377	163,952	235,648
営業損益		▲ 1,718,157	▲ 564,360	▲ 665,372	▲ 1,895,895	▲ 852,373	▲ 800,970
営業外収益		132,825	132,825	132,825	132,825		
営業外費用		41,479	41,479	41,479	41,479	1,740	3,520
経常損益		▲ 1,626,811	▲ 473,014	▲ 574,026	▲ 1,804,549	▲ 854,113	▲ 804,490
赤字補填補助		1,628,813	475,016	576,028	1,806,551	855,943	806,320
国補助(フィーダー)						65,405	65,405
市補助(経営対策補助金)		1,628,813	475,016	576,028	1,806,551	790,538	740,915
特別損失(圧縮損等)		0	0	0	0	0	0
税引前当期利益		2,002	2,002	2,002	2,002	1,830	1,830
法人税等		2,002	2,002	2,002	2,002	1,830	1,830
税引後当期利益		0	0	0	0	0	0
交通事業者 収入							
交通事業者 支出							

(千円)

岩国市		現状維持	公有民営上下分離	みなし上下分離	一部バス転換		全線バス転換
					一部鉄道(北一岩)	一部バス(錦一北)	
支出計 A		1,780,190	2,210,701	1,780,190	1,957,928	954,490	1,702,303
輸送対策補助		151,377		1,204,162	151,377	163,952	235,648
経営対策補助		1,628,813	475,016	576,028	1,806,551	790,538	740,915
市初期投資			164,825				567,785
事業費(下)			1,570,860				157,955
財源計		1,780,190	2,210,701	1,780,190	1,957,928	954,490	1,702,303
国補助 B			316,239				
県補助 C			50,459				
起債(ソフト)		354,900	354,900	354,900	354,900		
起債(ハード)		143,100	405,200	405,200	143,100	39,300	62,300
一般財源		1,282,190	1,083,903	1,020,090	1,459,928	915,190	1,640,003
岩国市 支出							
岩国市 財源							

(千円)

岩国市		現状維持	公有民営上下分離	みなし上下分離	一部バス転換		全線バス転換
					一部鉄道(北一岩)	一部バス(錦一北)	
支出額 A		1,780,190	2,210,701	1,780,190	1,957,928	954,490	1,702,303
国・県補助 B+C		0	366,698	0	0	0	0
普通交付税措置額		326,800	450,000	450,000	326,800	27,500	43,600
実質負担額		1,453,390	1,394,003	1,330,190	1,631,128	926,990	1,658,703

10年間の各あり方案の収支シミュレーション 比較

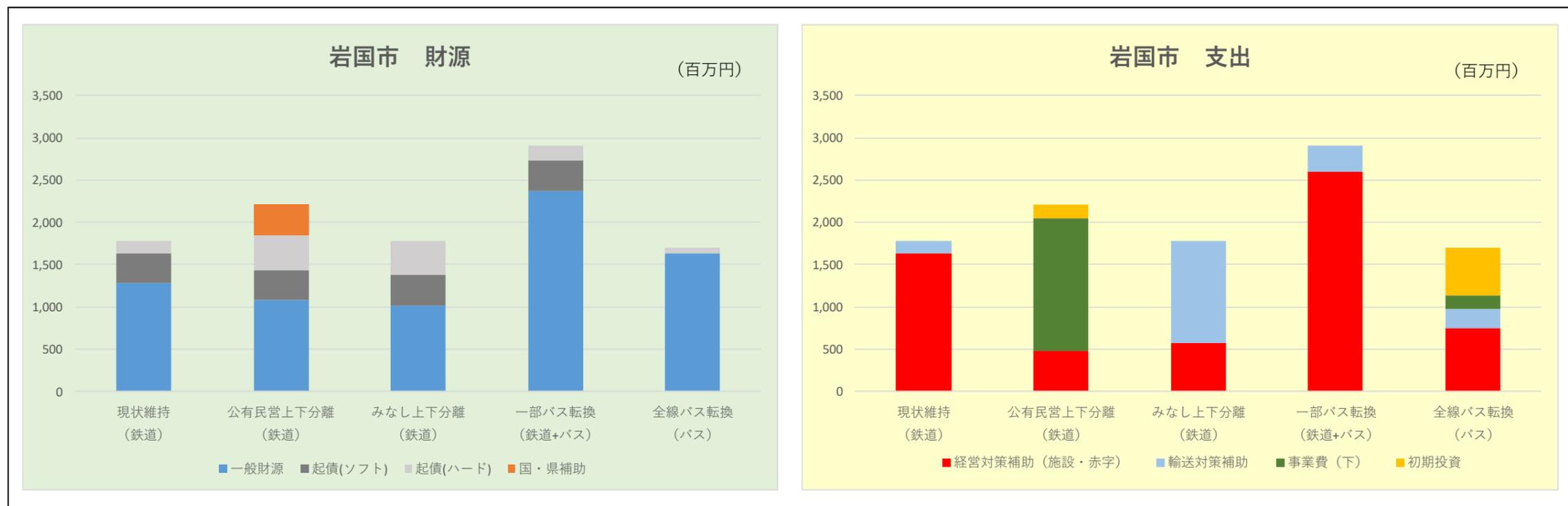
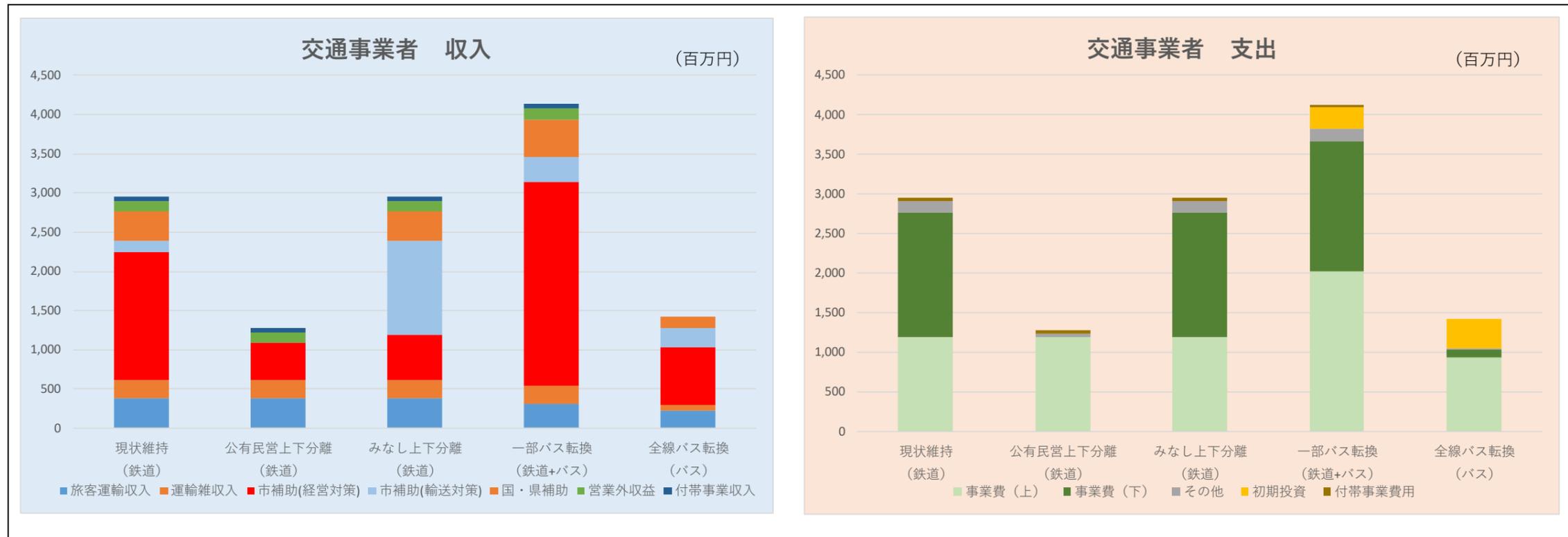
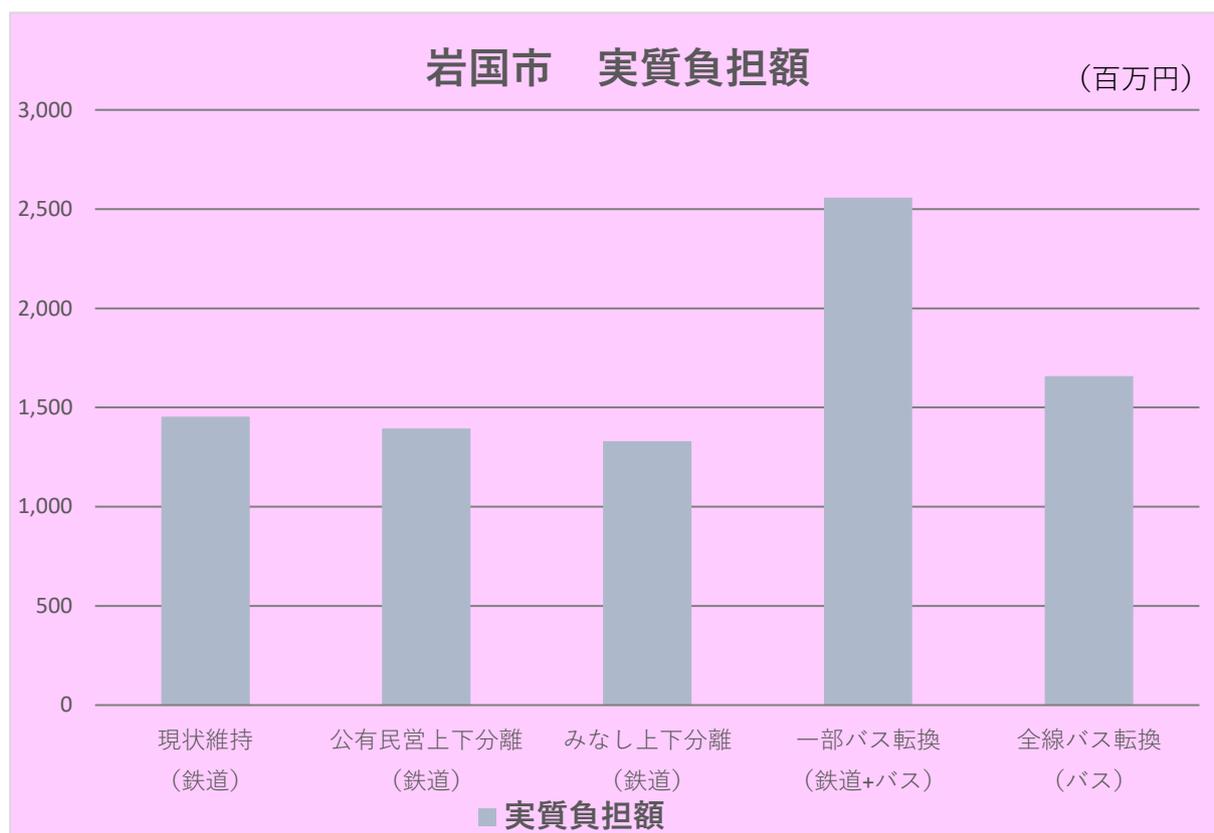


表40 岩国市の各あり方案の実質負担額（再掲）

岩 国 市		現状維持	公有民営上下分離	みなし上下分離	一部バス転換		全線バス転換
					一部鉄道(北-岩)	一部バス(錦-北)	
	支出額 A	1,780,190	2,210,701	1,780,190	1,957,928	954,490	1,702,303
	国・県補助 B+C	0	366,698	0	0	0	0
	普通交付税措置額	326,800	450,000	450,000	326,800	27,500	43,600
	実質負担額	1,453,390	1,394,003	1,330,190	1,631,128	926,990	1,658,703

グラフ44 岩国市の各あり方案の実質負担額



※岩国市の実質負担額は岩国市の支出額から国・県の補助金及び普通交付税措置額を控除したものです。

表41 現状維持による全線存続案での収支シミュレーション

		初期投資	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	計	
営業収益	営業収益計		71,626	70,117	68,926	68,142	67,312	66,527	65,699	64,915	63,964	62,974	670,202	
	旅客運輸収入		42,574	41,348	40,157	39,373	38,543	37,758	36,930	36,146	35,195	34,205	382,229	
	普通旅客		29,763	29,218	28,668	28,132	27,591	27,055	26,514	25,978	25,420	24,861	273,200	
	通勤定期		4,365	4,273	4,182	4,091	3,999	3,907	3,816	3,725	3,647	3,569	39,574	
	通学定期		8,446	7,857	7,307	7,150	6,953	6,796	6,600	6,443	6,128	5,775	69,455	
	運輸雑収入		23,283	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	230,283
	付帯事業収入		5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	57,690
	営業費用(上)計		119,789	108,926	110,329	111,760	118,668	123,923	122,607	124,285	125,995	127,740	127,740	1,194,022
	運転費		62,949	57,900	58,818	59,754	60,709	61,684	62,677	63,691	64,725	65,779	65,779	618,686
	人件費		48,599	45,900	46,818	47,754	48,709	49,684	50,677	51,691	52,725	53,779	53,779	496,336
動力費用		13,006	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	112,006	
経費		1,344	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	10,344	
輸送管理費		6,275	6,574	6,700	6,829	6,961	7,095	7,232	7,372	7,514	7,660	7,810	70,212	
人件費		5,985	6,324	6,450	6,579	6,711	6,845	6,982	7,122	7,264	7,410	7,560	67,672	
経費		290	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	2,540	
一般管理費		26,496	23,500	23,500	23,500	23,500	26,460	23,500	23,500	23,500	23,500	23,500	240,956	
人件費		18,941	18,500	18,500	18,500	18,500	21,460	18,500	18,500	18,500	18,500	18,500	188,401	
経費		7,555	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	52,555	
運輸費		24,069	20,952	21,311	21,677	22,043	22,409	22,775	23,141	23,507	23,873	24,239	226,168	
人件費		19,631	17,952	18,311	18,677	19,043	19,409	19,775	20,141	20,507	20,873	21,239	213,730	
経費		4,438	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	31,438	
営業費用(下)計		139,428	171,583	152,952	160,013	159,285	141,167	149,562	184,567	152,286	160,017	157,086	1,570,860	
線路保存費		85,879	99,200	93,914	116,733	116,956	94,583	101,415	101,651	95,292	102,138	100,761	1,007,761	
人件費		9,724	10,710	10,924	11,143	11,366	11,593	11,825	12,061	12,302	12,548	12,794	114,196	
修繕費		14,656	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	176,656	
修繕費(補助)		26,587	37,190	31,690	54,290	54,290	31,690	38,290	38,290	31,690	38,290	38,290	382,297	
投資(補助)		30,055	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	302,755	
その他		4,857	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	31,857	
電路保存費		9,456	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	63,456	
人件費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
修繕費		9,343	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	58,843	
その他		113	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	4,613	
車両保存費		37,766	60,013	46,546	30,663	29,584	33,710	35,140	69,774	43,714	44,458	44,458	431,368	
人件費		8,824	10,633	10,846	11,063	11,284	11,510	11,740	11,974	12,214	12,458	12,702	112,546	
修繕費		3,398	3,300	3,300	4,600	3,300	3,300	3,300	3,300	2,000	2,000	2,000	38,298	
修繕費(補助)		22,941	43,580	29,900	12,500	12,500	16,400	15,000	52,000	27,000	23,600	23,600	255,421	
投資(補助)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その他		2,603	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	25,103	
保守管理費		6,327	6,370	6,492	6,617	6,745	6,874	7,007	7,142	7,280	7,421	7,562	68,275	
人件費		6,056	6,120	6,242	6,367	6,495	6,624	6,757	6,892	7,030	7,171	7,312	65,754	
経費		271	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	2,521	
鉄道事業費用計		259,217	280,509	263,281	271,773	277,953	265,090	272,169	308,852	278,281	287,757	276,882	2,764,882	
付帯事業費用		4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	40,540	
人件費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
経費		4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	40,540	
諸税(固定資産税等)		6,222	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	60,222	
減価償却費		4,790	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	40,790	
建物		86	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	896	
構築物		2,781	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	22,221	
機械装置		276	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	2,526	
車両		198	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	1,998	
工具器具備品・その他		1,449	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	13,149	
無形固定資産													0	
施設更新補助		49,314	57,223	50,830	52,563	52,563	46,330	48,063	60,396	49,863	50,930	51,000	518,075	
国補助		29,278	37,023	30,630	32,363	32,363	26,130	27,863	40,196	29,663	30,730	30,800	316,239	
県補助		5,009	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	50,459	
市補助(輸送対策補助金)		15,027	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	151,377	
営業損益		▲ 153,343	▲ 167,223	▲ 157,579	▲ 165,122	▲ 172,132	▲ 166,287	▲ 172,461	▲ 197,595	▲ 178,508	▲ 187,907	▲ 171,815	▲ 1,718,157	
営業外収益		15,825	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	132,825	
営業外費用		7,279	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	41,479	
経常損益		▲ 144,797	▲ 158,023	▲ 148,379	▲ 155,922	▲ 162,932	▲ 157,087	▲ 163,261	▲ 188,395	▲ 169,308	▲ 178,707	▲ 166,015	▲ 1,626,811	
赤字補填補助		144,999	158,223	148,579	156,122	163,132	157,287	163,461	188,595	169,508	178,907	168,813	1,628,813	
市補助(経営対策補助金)		144,999	158,223	148,579	156,122	163,132	157,287	163,461	188,595	169,508	178,907	168,813	1,628,813	
特別損失(圧縮損等)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
税引前当期純損益		202	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2,002	
法人税等		202	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2,002	
税引後当期損益及び最終損益		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

		初期投資	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	計	
岩国市	市支出計	0	160,026	173,373	163,729	171,272	178,282	172,437	178,611	203,745	184,658	194,057	1,780,190	
	初期投資	0											0	
	営業費(下)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸送対策補助金	0	15,027	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	15,150	151,377	
	経営対策補助金(赤字補填)	0	144,999	158,223	148,579	156,122	163,132	157,287	163,461	188,595	169,508	178,907	1,628,813	
	市財源計	0	160,026	173,373	163,729	171,272	178,282	172,437	178,611	203,745	184,658	194,057	1,780,190	
	国補助	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	県補助	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	起債借入額	0	92,800	74,300	50,900	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	498,000
	過疎対策事業債(ソフト)	0	83,300	60,000	36,600	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	354,900
合併特例債(ハード)	0	9,500	14,300	14,300	0	0	0	0	0	0	0	0	38,100	
過疎対策事業債(ハード)	0	0	0	0	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	7,500	52,500	
一般単独事業債(ハード)	0	0	0	0	7,500	7,500	7,500	7						

表42 公有民営上下分離方式による存続案での収支シミュレーション

(千円)

		初期投資	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	計	
営業収益	営業収益計		71,626	70,117	68,926	68,142	67,312	66,527	65,699	64,915	63,964	62,974	670,202	
	旅客運輸収入		42,574	41,348	40,157	39,373	38,543	37,758	36,930	36,146	35,195	34,205	382,229	
	普通旅客		29,763	29,218	28,668	28,132	27,591	27,055	26,514	25,978	25,420	24,861	273,200	
	通勤定期		4,365	4,273	4,182	4,091	3,999	3,907	3,816	3,725	3,647	3,569	39,574	
	通学定期		8,446	7,857	7,307	7,150	6,953	6,796	6,600	6,443	6,128	5,775	69,455	
	運輸雑収入		23,283	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	230,283
	付帯事業収入		5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	57,690
	営業費用(上)計		119,789	108,926	110,329	111,760	118,668	123,923	122,607	124,285	125,995	127,740	1,194,022	
	運転費		62,949	57,900	58,818	59,754	60,709	61,684	62,677	63,691	64,725	65,779	618,686	
	人件費		48,599	45,900	46,818	47,754	48,709	49,684	50,677	51,691	52,725	53,779	496,336	
	動力費用		13,006	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	112,006	
	経費		1,344	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	10,344	
	輸送管理費		6,275	6,574	6,700	6,829	6,961	7,095	7,232	7,372	7,514	7,660	70,212	
	人件費		5,985	6,324	6,450	6,579	6,711	6,845	6,982	7,122	7,264	7,410	67,672	
	経費		290	250	250	250	250	250	250	250	250	250	2,540	
	一般管理費		26,496	23,500	23,500	23,500	23,500	26,460	23,500	23,500	23,500	23,500	23,500	240,956
	人件費		18,941	18,500	18,500	18,500	18,500	21,460	18,500	18,500	18,500	18,500	18,500	188,401
経費		7,555	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	52,555	
運輸費		24,069	20,952	21,311	21,677	27,498	28,684	29,198	29,722	30,256	30,801	30,801	264,168	
人件費		19,631	17,952	18,311	18,677	24,498	25,684	26,198	26,722	27,256	27,801	27,801	232,730	
経費		4,438	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	31,438	
営業費用(下)計		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
線路保存費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
人件費													0	
修繕費													0	
修繕費(補助)													0	
投資(補助)													0	
その他													0	
電路保存費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
人件費													0	
修繕費													0	
その他													0	
車両保存費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
人件費													0	
修繕費													0	
修繕費(補助)													0	
投資(補助)													0	
その他													0	
保守管理費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
人件費													0	
経費													0	
鉄道事業計		119,789	108,926	110,329	111,760	118,668	123,923	122,607	124,285	125,995	127,740	1,194,022		
付帯事業費用		4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	40,540	
人件費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
経費		4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	40,540	
諸税(固定資産税等)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
減価償却費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
建物													0	
構築物													0	
機械装置													0	
車両													0	
工具器具備品・その他													0	
無形固定資産													0	
施設更新補助		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
国補助		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
県補助		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
市補助(輸送対策補助金)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
営業損益		▲ 52,217	▲ 42,863	▲ 45,457	▲ 47,672	▲ 55,410	▲ 61,450	▲ 60,962	▲ 63,424	▲ 66,085	▲ 68,820	▲ 564,360		
営業外収益		15,825	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	132,825	
営業外費用		7,279	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	41,479	
経常損益		▲ 43,671	▲ 33,663	▲ 36,257	▲ 38,472	▲ 46,210	▲ 52,250	▲ 51,762	▲ 54,224	▲ 56,885	▲ 59,620	▲ 473,014		
赤字補填補助		43,873	33,863	36,457	38,672	46,410	52,450	51,962	54,424	57,085	59,820	475,016		
市補助(経営対策補助金)		43,873	33,863	36,457	38,672	46,410	52,450	51,962	54,424	57,085	59,820	475,016		
特別損失(圧縮損等)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
税引前当期純損益		202	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2,002	
法人税等		202	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2,002	
税引後当期損益及び最終損益		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

		初期投資	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	計
岩国市	市支出計	164,825	183,301	205,446	189,409	198,685	205,695	193,617	201,524	238,991	209,371	219,837	2,210,701
	初期投資(測量費)	164,825	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	164,825
	営業費(下)	0	139,428	171,583	152,952	160,013	159,285	141,167	149,562	184,567	152,286	160,017	1,570,860
	輸送対策補助金	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	経営対策補助金(赤字補填)	0	43,873	33,863	36,457	38,672	46,410	52,450	51,962	54,424	57,085	59,820	475,016
	市財源計	164,825	183,301	205,446	189,409	198,685	205,695	193,617	201,524	238,991	209,371	219,837	2,210,701
	国補助	0	29,278	37,023	30,630	32,363	32,363	26,130	27,863	40,196	29,663	30,730	316,239
	県補助	0	5,009	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	50,459
	起債借入額	0	115,900	99,800	72,800	76,200	76,200	61,200	65,600	65,600	61,200	65,600	760,100
	過疎対策事業債(ソフト)		83,300	60,000	36,600	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	354,900
合併特例債(ハード)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
過疎対策事業債(ハード)		16,300	19,900	18,100	25,600	25,600	18,100	20,300	20,300	18,100	20,300	202,600	
一般単独事業債(ハード)		16,300	19,900	18,100	25,600	25,600	18,100	20,300	20,300	18,100	20,300	202,600	
一般財源	164,825	33,114	63,573	80,929	85,072	92,082	101,237	103,011	128,145	113,458	118,457	1,083,903	

(備考) 普通交付税措置額	普通交付税措置額 計	0	74,500	61,800	43,600	43,000	43,000	35,500	37,700	37,700	35,500	37,700	450,000
	過疎対策事業債(ソフト)	0	58,300	42,000	25,600	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	17,500	248,400
	合併特例債(ハード)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	過疎対策事業債(ハード)	0	11,400	13,900	12,600	17,900	17,900	12,600	14,200	14,200	12,600	14,200	141,500
	一般単独事業債(ハード)	0	4,800	5,900	5,400	7,600	7,600	5,400	6,000	6,000	5,400	6,000	60,100
市実質負担額 (市支出-国・県補助-普通交付税措置)	164,825	74,514	101,573	110,129	118,272	125,282	126,937	130,911	156,045	139,158	146,357	1,394,003	

表 43 みなし上下分離方式による存続案での収支シミュレーション

		初期投資	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	計	
交通事業者	営業収益		71,626	70,117	68,926	68,142	67,312	66,527	65,699	64,915	63,964	62,974	670,202	
	旅客運輸収入		42,574	41,348	40,157	39,373	38,543	37,758	36,930	36,146	35,195	34,205	382,229	
	普通旅客		29,763	29,218	28,668	28,132	27,591	27,055	26,514	25,978	25,420	24,861	273,200	
	通勤定期		4,365	4,273	4,182	4,091	3,999	3,907	3,816	3,725	3,647	3,569	39,574	
	通学定期		8,446	7,857	7,307	7,150	6,953	6,796	6,600	6,443	6,128	5,775	69,455	
	運輸雑収入		23,283	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	230,283
	付帯事業収入		5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	5,769	57,690
	営業費用(上)計		119,789	108,926	110,329	111,760	118,668	123,923	122,607	124,285	125,995	127,740	1,194,022	
	運転費		62,949	57,900	58,818	59,754	60,709	61,684	62,677	63,691	64,725	65,779	618,686	
	人件費		48,599	45,900	46,818	47,754	48,709	49,684	50,677	51,691	52,725	53,779	496,336	
	動力費用		13,006	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	112,006
	経費		1,344	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	10,344
	輸送管理費		6,275	6,574	6,700	6,829	6,961	7,095	7,232	7,372	7,514	7,660	7,812	70,212
	人件費		5,985	6,324	6,450	6,579	6,711	6,845	6,982	7,122	7,264	7,410	7,560	67,672
経費		290	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	2,540	
一般管理費		26,496	23,500	23,500	23,500	23,500	26,460	23,500	23,500	23,500	23,500	23,500	240,956	
人件費		18,941	18,500	18,500	18,500	18,500	21,460	18,500	18,500	18,500	18,500	18,500	188,401	
経費		7,555	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	52,555	
運輸費		24,069	20,952	21,311	21,677	27,498	28,684	29,198	29,722	30,256	30,801	31,346	264,168	
人件費		19,631	17,952	18,311	18,677	24,498	25,684	26,198	26,722	27,256	27,801	28,346	232,730	
経費		4,438	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	31,438	
営業費用(下)計		139,428	171,583	152,952	160,013	159,285	141,167	149,562	184,567	152,286	160,017	1,570,860		
線路保存費		85,879	99,200	93,914	116,733	116,956	94,583	101,415	101,651	95,292	102,138	1,007,761		
人件費		9,724	10,710	10,924	11,143	11,366	11,593	11,825	12,061	12,302	12,548	114,196		
修繕費		14,656	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	18,000	176,656	
修繕費(補助)		26,587	37,190	31,690	54,290	54,290	31,690	38,290	38,290	31,690	38,290	38,290	382,297	
投資(補助)		30,055	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	30,300	302,755	
その他		4,857	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	31,857	
電路保存費		9,456	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	63,456	
人件費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
修繕費		9,343	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	5,500	58,843	
その他		113	500	500	500	500	500	500	500	500	500	500	4,613	
車両保存費		37,766	60,013	46,546	30,663	29,584	33,710	35,140	69,774	43,714	44,458	431,368		
人件費		8,824	10,633	10,846	11,063	11,284	11,510	11,740	11,974	12,214	12,458	112,546		
修繕費		3,398	3,300	3,300	4,600	3,300	3,300	5,900	3,300	2,000	5,900	38,298		
修繕費(補助)		22,941	43,580	29,900	12,500	12,500	16,400	15,000	52,000	27,000	23,600	255,421		
投資(補助)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
その他		2,603	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	25,103	
保守管理費		6,327	6,370	6,492	6,617	6,745	6,874	7,007	7,142	7,280	7,421	7,562	68,275	
人件費		6,056	6,120	6,242	6,367	6,495	6,624	6,757	6,892	7,030	7,171	7,312	65,754	
経費		271	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	2,521	
鉄道事業計		259,217	280,509	263,281	271,773	277,953	265,090	272,169	308,852	278,281	287,757	2,764,882		
付帯事業費用		4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	40,540	
人件費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
経費		4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	4,054	40,540	
諸税(固定資産税等)		6,222	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	6,000	60,222	
減価償却費		4,790	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000	40,790	
建物		86	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	896	
構築物		2,781	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	2,160	22,221	
機械装置		276	250	250	250	250	250	250	250	250	250	250	2,526	
車両		198	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	1,998	
工具器具備品・その他		1,449	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	13,149	
無形固定資産													0	
施設更新等補助		139,428	171,583	152,952	160,013	159,285	141,167	149,562	184,567	152,286	160,017	1,570,860		
国補助		29,278	37,023	30,630	32,363	32,363	26,130	27,863	40,196	29,663	30,730	316,239		
県補助		5,009	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	5,050	50,459		
市補助(輸送対策補助金)		105,141	129,510	117,272	122,600	121,872	109,987	116,649	139,321	117,573	124,237	1,204,162		
営業損益		▲ 63,229	▲ 52,863	▲ 55,457	▲ 57,672	▲ 65,410	▲ 71,450	▲ 70,962	▲ 73,424	▲ 76,085	▲ 78,820	▲ 665,372		
営業外収益		15,825	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	132,825	
営業外費用		7,279	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	41,479	
経常損益		▲ 54,683	▲ 43,663	▲ 46,257	▲ 48,472	▲ 56,210	▲ 62,250	▲ 61,762	▲ 64,224	▲ 66,885	▲ 69,620	▲ 574,026		
赤字補填補助		54,885	43,863	46,457	48,672	56,410	62,450	61,962	64,424	67,085	69,820	576,028		
市補助(経営対策補助金)		54,885	43,863	46,457	48,672	56,410	62,450	61,962	64,424	67,085	69,820	576,028		
特別損失(圧縮損等)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
税引前当期純損益		202	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2,002	
法人税等		202	200	200	200	200	200	200	200	200	200	200	2,002	
税引後当期損益及び最終損益		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
岩国市	市支出計		0	160,026	173,373	163,729	171,272	178,282	172,437	178,611	203,745	184,658	194,057	1,780,190
	初期投資		0											0
	営業費(下)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	輸送対策補助金		0	105,141	129,510	117,272	122,600	121,872	109,987	116,649	139,321	117,573	124,237	1,204,162
	経営対策補助金(赤字補填)		0	54,885	43,863	46,457	48,672	56,410	62,450	61,962	64,424	67,085	69,820	576,028
	市財源計		0	160,026	173,373	163,729	171,272	178,282	172,437	178,611	203,745	184,658	194,057	1,780,190
	国補助		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	県補助		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	起債借入額		0	115,900	99,800	72,800	76,200	76,200	61,200	65,600	65,600	61,200	65,600	760,100
	過疎対策事業債(ソフト)		0	83,300	60,000	36,600	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	25,000	354,900
	合併特例債(ハード)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	過疎対策事業債(ハード)		0	16,300	19,900	18,100	25,600	25,600	18,100	20,300	20,300	18,100	20,300	202,600
	一般単独事業債(ハード)		0	16,300	19,900	18,100	25,600	25,600	18,100	20,300	20,300	18,100	20,300	202,600
	一般財源		0	44,126	73,573	90,929	95,072	102,082	111,237	113,011	138,145	123,458	128,457	1,020,090
(参考) 普通交付税措置額	普通交付税措置額 計		0	74,500	61,800	43,600	43,000	43,000	35,500					

表 45 一部廃線案（一部バス転換）での収支シミュレーション（バス）

(千円)

		初期投資	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	計	
交通事業者	営業収益計		11,878	11,536	11,204	10,985	10,754	10,534	10,303	10,085	9,820	9,543	106,642	
	旅客運輸収入		11,878	11,536	11,204	10,985	10,754	10,534	10,303	10,085	9,820	9,543	106,642	
	普通旅客		8,304	8,152	7,998	7,849	7,698	7,548	7,397	7,248	7,092	6,936	76,222	
	通勤定期		1,218	1,192	1,167	1,141	1,116	1,090	1,065	1,039	1,018	996	11,042	
	通学定期		2,356	2,192	2,039	1,995	1,940	1,896	1,841	1,798	1,710	1,611	19,378	
	運輸雑収入		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	付帯事業収入		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	初期投資計	261,690												261,690
	初期投資A計	220,037												220,037
	土地購入費、諸費用	8,590												8,590
	営業所・車庫整備費、土地造成費	79,686												79,686
	車両購入費	88,000												88,000
	開業時採用・教育費	2,981												2,981
	停留所・待合所等設置費	5,200												5,200
	運行・労務管理システム費	2,000												2,000
	乗車券(IC)システム開発費	33,580												33,580
	初期投資B計	41,653												41,653
	営業費上計	38,180												38,180
	一般管理費(管理者人件費)	3,630												3,630
	人件費	29,620												29,620
	燃料油脂費	2,836												2,836
	諸経費	2,094												2,094
	営業費下計	3,473												3,473
	人件費	2,783												2,783
	修繕費	690												690
	営業費上計		76,359	77,587	78,836	80,107	81,409	82,732	84,077	85,454	86,853	88,282	821,696	
	一般管理費(管理者人件費)		7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	72,600	
	人件費		59,240	60,426	61,634	62,864	64,124	65,406	66,710	68,045	69,403	70,791	648,643	
	燃料油脂費		5,672	5,672	5,672	5,672	5,672	5,672	5,672	5,672	5,672	5,672	56,720	
	諸経費		4,187	4,229	4,270	4,311	4,353	4,394	4,435	4,477	4,518	4,559	43,733	
営業費下計		6,946	7,057	7,171	7,287	7,405	7,526	7,649	7,774	7,902	8,032	85,549		
人件費		5,566	5,677	5,791	5,907	6,025	6,146	6,269	6,394	6,522	6,652	60,949		
修繕費		1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	1,380	13,800		
付帯事業費用		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
人件費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
経費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
諸税(固定資産税等)		1,198	1,156	1,115	1,074	1,032	991	950	908	867	826	10,117		
減価償却費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
車両		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
建物		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
施設導入補助	220,037	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	220,037	
国補助(社会資本)	56,085	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56,085	
市補助(輸送対策補助金)	163,952	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	163,952	
営業損益	▲ 41,653	▲ 72,625	▲ 74,264	▲ 77,518	▲ 77,483	▲ 81,092	▲ 82,315	▲ 84,373	▲ 86,051	▲ 87,402	▲ 87,597	▲ 852,373		
営業外費用		174	174	174	174	174	174	174	174	174	174	174	1,740	
経常損益	▲ 41,653	▲ 72,799	▲ 74,438	▲ 77,692	▲ 77,657	▲ 81,266	▲ 82,489	▲ 84,547	▲ 86,225	▲ 87,576	▲ 87,771	▲ 854,113		
赤字補填補助	41,653	72,982	74,621	77,875	77,840	81,449	82,672	84,730	86,408	87,759	87,954	855,943		
国補助(フィーダー)		12,362	12,068	11,772	11,482	11,190	1,600	1,454	1,310	1,159	1,008	65,405		
市補助(経営対策補助金)	41,653	60,620	62,553	66,103	66,358	70,259	81,072	83,276	85,098	86,600	86,946	790,538		
特別損失(圧縮損等)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
税引前当期純損益	0	183	183	183	183	183	183	183	183	183	183	183	1,830	
法人税等		183	183	183	183	183	183	183	183	183	183	183	1,830	
税引後当期損益及び最終損益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
岩国市	市支出計	205,605	60,620	62,553	66,103	66,358	70,259	81,072	83,276	85,098	86,600	86,946	954,490	
	初期投資	0											0	
	営業費(下)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸送対策補助金	163,952	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	163,952	
	経営対策補助金(赤字補填)	41,653	60,620	62,553	66,103	66,358	70,259	81,072	83,276	85,098	86,600	86,946	790,538	
	市財源計	205,605	60,620	62,553	66,103	66,358	70,259	81,072	83,276	85,098	86,600	86,946	954,490	
	起債借入額	39,300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39,300	
	過疎対策事業債(ソフト)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合併特例債(ハード)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	過疎対策事業債(ハード)	39,300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	39,300	
一般単独事業債(ハード)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
一般財源	166,305	60,620	62,553	66,103	66,358	70,259	81,072	83,276	85,098	86,600	86,946	915,190		
(参考) 普通交付税措置額	普通交付税措置額 計	27,500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27,500	
	過疎対策事業債(ソフト)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合併特例債(ハード)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	過疎対策事業債(ハード)	27,500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27,500	
	一般単独事業債(ハード)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
市実負担額 (市支出-普通交付税措置)	178,105	60,620	62,553	66,103	66,358	70,259	81,072	83,276	85,098	86,600	86,946	926,990		

表 46 全線廃線案（全線バス転換）での収支シミュレーション

(千円)

		初期投資	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	計	
交通事業者	営業収益計		32,785	31,917	31,068	30,468	29,838	29,236	28,608	28,007	27,301	26,571	295,799	
	旅客運輸収入		25,545	24,809	24,094	23,624	23,126	22,655	22,158	21,688	21,117	20,523	229,339	
	普通旅客		17,858	17,531	17,201	16,879	16,555	16,233	15,908	15,587	15,252	14,917	163,921	
	通勤定期		2,619	2,564	2,509	2,455	2,399	2,344	2,290	2,235	2,188	2,141	23,744	
	通学定期		5,068	4,714	4,384	4,290	4,172	4,078	3,960	3,866	3,677	3,465	41,674	
	旅客運輸収入(岩国～川西間)		7,240	7,108	6,974	6,844	6,712	6,581	6,450	6,319	6,184	6,048	66,460	
	付帯事業収入		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	初期投資計	366,857												366,857
	初期投資A計	319,190												319,190
	土地購入費、諸費用	12,169												12,169
	営業所・車庫整備費、土地造成費	120,570												120,570
	車両購入費	138,600												138,600
	開業時採用・教育費	2,981												2,981
	停留所・待合所等設置費	6,500												6,500
	運行・労務管理システム費	3,000												3,000
	乗車券(IC)システム開発費	35,370												35,370
	初期投資B計	47,667												47,667
	営業費上計	43,849												43,849
	一般管理費(管理者人件費)	3,630												3,630
人件費	29,620												29,620	
燃料油脂費	5,960												5,960	
諸経費	4,639												4,639	
営業費下計	3,818												3,818	
人件費	2,783												2,783	
修繕費	1,035												1,035	
営業費上計		87,697	88,946	90,216	91,509	92,831	94,176	95,542	96,940	98,360	99,811	936,028		
一般管理費(管理者人件費)		7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	7,260	72,600		
人件費		59,240	60,426	61,634	62,864	64,124	65,406	66,710	68,045	69,403	70,791	648,643		
燃料油脂費		11,920	11,920	11,920	11,920	11,920	11,920	11,920	11,920	11,920	11,920	119,200		
諸経費		9,277	9,340	9,402	9,465	9,527	9,590	9,652	9,715	9,777	9,840	95,585		
営業費下計		7,636	7,747	10,061	8,177	11,095	10,416	11,539	11,464	10,792	8,922	97,849		
人件費		5,566	5,677	5,791	5,907	6,025	6,146	6,269	6,394	6,522	6,652	60,949		
修繕費		2,070	2,070	4,270	2,270	5,070	4,270	5,270	5,070	4,270	2,270	36,900		
付帯事業費用		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
人件費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
経費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
諸税(固定資産税等)		1,804	1,741	1,679	1,616	1,554	1,491	1,429	1,366	1,304	1,241	15,225		
減価償却費		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
車両		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
建物		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
施設導入補助	319,190	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	319,190	
国補助(社会資本)	83,542	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	83,542	
市補助(輸送対策補助金)	235,648	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	235,648	
営業損益	▲ 47,667	▲ 64,352	▲ 66,517	▲ 70,888	▲ 70,834	▲ 75,642	▲ 76,847	▲ 79,902	▲ 81,763	▲ 83,155	▲ 83,403	▲ 800,970		
営業外費用		352	352	352	352	352	352	352	352	352	352	352	3,520	
経常損益	▲ 47,667	▲ 64,704	▲ 66,869	▲ 71,240	▲ 71,186	▲ 75,994	▲ 77,199	▲ 80,254	▲ 82,115	▲ 83,507	▲ 83,755	▲ 804,490		
赤字補填補助	47,667	64,887	67,052	71,423	71,369	76,177	77,382	80,437	82,298	83,690	83,938	806,320		
国補助(フィーダー)		12,362	12,068	11,772	11,482	11,190	1,600	1,454	1,310	1,159	1,008	65,405		
市補助(経営対策補助金)	47,667	52,525	54,984	59,651	59,887	64,987	75,782	78,983	80,988	82,531	82,930	740,915		
特別損失(圧縮損等)		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
税引前当期純損益	0	183	183	183	183	183	183	183	183	183	183	183	1,830	
法人税等		183	183	183	183	183	183	183	183	183	183	183	1,830	
税引後当期損益及び最終損益	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

		初期投資	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	計
岩国市	市支出計	851,100	66,946	69,699	74,660	75,196	80,602	91,709	95,229	97,559	99,433	100,170	1,702,303
	初期投資(測量費・補助金返還)	567,785											567,785
	営業費(下)廃線部分草刈等		14,421	14,715	15,009	15,309	15,615	15,927	16,246	16,571	16,902	17,240	157,955
	輸送対策補助金	235,648	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	235,648
	経営対策補助金(赤字補填)	47,667	52,525	54,984	59,651	59,887	64,987	75,782	78,983	80,988	82,531	82,930	740,915
	市財源計	851,100	66,946	69,699	74,660	75,196	80,602	91,709	95,229	97,559	99,433	100,170	1,702,303
	起債借入額	62,300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62,300
	過疎対策事業債(ソフト)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合併特例債(ハード)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	過疎対策事業債(ハード)	62,300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62,300
一般単独事業債(ハード)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
一般財源	788,800	66,946	69,699	74,660	75,196	80,602	91,709	95,229	97,559	99,433	100,170	1,640,003	

(参考) 普通交付税措置額	普通交付税措置額 計	43,600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43,600
	過疎対策事業債(ソフト)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	合併特例債(ハード)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	過疎対策事業債(ハード)	43,600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	43,600
	一般単独事業債(ハード)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
市実負担額 (市支出-普通交付税措置)	807,500	66,946	69,699	74,660	75,196	80,602	91,709	95,229	97,559	99,433	100,170	1,658,703	

第8章 各あり方案のメリット・デメリット等の整理について

この章では利用者・沿線住民、岩国市、交通事業者のメリット・デメリット等を整理します。

8-1 各あり方案の概要と共通懸案事項

	現状維持 (全線存続案)	公有民営上下分離方式 (全線存続案)	みなし上下分離方式 (全線存続案)	一部廃線案 (一部バス転換)		全線廃線案 (全線バス転換)
				一部鉄道 (岩国駅～北河内駅)	一部バス (北河内駅～錦町駅)	
概 要	<p>(鉄道運行区間) ・岩国駅～錦町駅</p> <p>(鉄道運行主体) ・錦川鉄道(株)</p> <p>(鉄道インフラ所有者) ・錦川鉄道(株)</p> <p>(鉄道インフラの維持管理や投資等の実施主体) ・錦川鉄道(株)</p> <p>(鉄道事業形態) ・錦川鉄道(株)が第一種鉄道事業となります。</p> <p>(損失負担等) ・錦川鉄道(株)の経常損失は岩国市が補助金として負担します。</p>	<p>(鉄道運行区間) ・岩国駅～錦町駅</p> <p>(鉄道運行主体) ・錦川鉄道(株)</p> <p>(鉄道インフラ所有者) ・岩国市</p> <p>(鉄道インフラの維持管理や投資等の実施主体) ・岩国市、ただし錦川鉄道(株)へ委託して実施。</p> <p>(鉄道事業形態) ・錦川鉄道(株)が第二種鉄道事業となります。 ・岩国市が第三種鉄道事業となります。</p> <p>(損失負担等) ・錦川鉄道(株)の経常損失は岩国市が補助金として負担します。 ・鉄道インフラの維持管理や投資等の費用は岩国市の負担となります。</p>	<p>(鉄道運行区間) ・岩国駅～錦町駅</p> <p>(鉄道運行主体) ・錦川鉄道(株)</p> <p>(鉄道インフラ所有者) ・錦川鉄道(株)</p> <p>(鉄道インフラの維持管理や投資等の実施主体) ・錦川鉄道(株)、ただし、岩国市が所有したとみなすため、必要経費は全額補助。</p> <p>(鉄道事業形態) ・錦川鉄道(株)が第一種鉄道事業となります。</p> <p>(損失負担等) ・錦川鉄道(株)の経常損失は岩国市が補助金として負担します。 ・鉄道インフラの維持管理や投資等の費用は岩国市が補助金として負担します。</p>	<p>(鉄道運行区間) ・岩国駅～北河内駅</p> <p>(鉄道運行主体) ・錦川鉄道(株)</p> <p>(鉄道インフラ所有者) ・錦川鉄道(株)</p> <p>(鉄道インフラの維持管理や投資等の実施主体) ・錦川鉄道(株)</p> <p>(鉄道事業形態) ・錦川鉄道(株)が第一種鉄道事業となります。</p> <p>(損失負担等) ・錦川鉄道(株)の経常損失は岩国市が補助金として負担します。 ・一部廃線を行ったとしても、本社は社屋、検修庫(車両整備基地)は錦町駅に残り、北河内駅から錦町駅間は回送を行うため線路を残す必要があります。</p>	<p>(バス運行区間) ・北河内駅～錦町駅</p> <p>(バス運行主体) ・バス新会社</p> <p>(バス車両及び建物等所有者) ・バス新会社</p> <p>(バス車両及び建物等所の維持管理や投資等の実施主体) ・バス新会社</p> <p>(損失負担等) ・バス会社の経常損失は岩国市が補助金として負担します。</p>	<p>(バス運行区間) ・岩国駅～錦町駅</p> <p>(バス運行主体) ・バス新会社</p> <p>(バス車両及び建物等所有者) ・バス新会社</p> <p>(バス車両及び建物等所の維持管理や投資等の実施主体) ・バス新会社</p> <p>(損失負担等) ・バス会社の経常損失は岩国市が補助金として負担します。</p>

	現状維持 (全線存続案)	公有民営上下分離方式 (全線存続案)	みなし上下分離方式 (全線存続案)	一部廃線案 (一部バス転換)		全線廃線案 (全線バス転換)
				一部鉄道 (岩国駅～北河内駅)	一部バス (北河内駅～錦町駅)	
概要					(その他) ・バス運行は、道路運送法第4条に基づき国土交通大臣の許可を得たバス会社(4条バス)が行います。	(その他) ・バス運行は、道路運送法第4条に基づき国土交通大臣の許可を得たバス会社(4条バス)が行います。
懸案事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 錦川清流線沿線の人口減少や少子高齢化などにより、公共交通機関の利用者減少が今後も進むと予測されるため、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。 ・ 岩国市の負担軽減のためには、より有利な財源を検討していく必要があります。 ・ 公共交通の運転士、また、鉄道では加えて保線員、整備士も現在においても人材が確保しにくい状況となっています。 ・ 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。 ・ JR 岩徳線の再構築協議が開始された場合、岩国駅から川西駅間 (JR 岩徳線区間) を運行する錦川清流線の存廃にも多大な影響を与えます。 					

8-2 各あり方案の利用者・沿線住民のメリット・デメリット等

	現状維持 (全線存続案)	公有民営上下分離方式 (全線存続案)	みなし上下分離方式 (全線存続案)	一部廃線案 (一部バス転換)		全線廃線案 (全線バス転換)
				一部鉄道 (岩国駅～北河内駅)	一部バス (北河内駅～錦町駅)	
メリット	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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現在と同等の大量輸送性、定時性、速達性が維持できます。 ・路線バスと比べ空間が広くトイレがあり横揺れが少ないなど快適性が維持できます。 <p>(交通網の維持)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・錦川清流線と並走する国道187号などの道路が災害等で通行止めとなった場合に、鉄道の存続によりダブルネットワークとしての機能が維持できます。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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現在と同等の大量輸送性、定時性、速達性が維持できます。 ・路線バスと比べ空間が広くトイレがあり横揺れが少ないなど快適性が維持できます。 <p>(交通網の維持)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・錦川清流線と並走する国道187号などの道路が災害等で通行止めとなった場合に、鉄道の存続によりダブルネットワークとしての機能が維持できます。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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現在と同等の大量輸送性、定時性、速達性が維持できます。 ・路線バスと比べ空間が広くトイレがあり横揺れが少ないなど快適性が維持できます。 <p>(交通網の維持)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・錦川清流線と並走する国道187号などの道路が災害等で通行止めとなった場合に、鉄道の存続によりダブルネットワークとしての機能が維持できます。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩国駅から北河内駅までは錦川清流線が存続することにより現在と同等の大量輸送性、定時性、速達性が維持できます。 ・路線バスと比べ空間が広くトイレがあり横揺れが少ないなど快適性が維持できます。 <p>(交通網の維持)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩国駅から北河内駅までは錦川清流線と並走する国道187号などの道路が災害等で通行止めとなった場合に、鉄道の存続によりダブルネットワークとしての機能が維持できます。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の増設が可能です。 ・バス路線の延伸や経由地を追加により、直接目的地へ行くことが可能です。 ・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、ノンステップバスを導入することでバリアフリー化が向上します。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス停の増設が可能です。 ・バス路線の延伸や経由地を追加により、直接目的地へ行くことが可能です。 ・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、ノンステップバスを導入することでバリアフリー化が向上します。 ・一部バス廃線案と異なり北河内駅での乗り換えが不要です。
デメリット	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス転換時に可能となるバス停の追加といった対応とは異なり、駅の増設は困難です。 ・駅の多くは階段があるなど、バリアフリー化されていません。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス転換時に可能となるバス停の追加といった対応とは異なり、駅の増設は困難です。 ・駅の多くは階段があるなど、バリアフリー化されていません。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス転換時に可能となるバス停の追加といった対応とは異なり、駅の増設は困難です。 ・駅の多くは階段があるなど、バリアフリー化されていません。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遅延状況によっては錦川清流線とバスの間での乗り換えが困難な場合があります。 ・岩国駅から錦町駅まで乗車した場合、北河内駅で錦川清流線とバス間での乗り換えが必要となり、全線バス転換と同等の所要時間がかかります。(約70分→約100分) ・バス転換時に可能となるバス停の追加といった対応とは異なり、駅の増設は困難です。 ・駅の多くは階段があるなど、バリアフリー化されていません。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・錦川清流線と比較し、大量輸送性、定時性、速達性が低下します。 ・錦川清流線に比べ空間が狭いことやトイレがない、横揺れが大きいなど快適性が低下します。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・遅延状況によってはバスと他の公共交通機関の間での乗り換えが困難な場合があります。 ・岩国駅から錦町駅まで乗車した場合、鉄道と比べ1.5倍程度所要時間がかかります(約70分→約100分)。 ・錦川清流線と比較し、大量輸送性、定時性、速達性が低下します。 ・錦川清流線に比べ空間が狭いことやトイレがない、横揺れが大きいなど快適性が低下します。 ・バス停が駅構外となるため、JR山陽線と乗り継ぐJR岩国駅、JR岩徳線と乗り継ぐJR川西駅では乗り換えに時間が必要となります。 ・国道187号などの道路が災害等で通行止めとなった場合は、運休や迂回により運行時間がかかることがあります。

	現状維持 (全線存続案)	公有民営上下分離方式 (全線存続案)	みなし上下分離方式 (全線存続案)	一部廃線案 (一部バス転換)		全線廃線案 (全線バス転換)
				一部鉄道 (岩国駅～北河内駅)	一部バス (北河内駅～錦町駅)	
デメリット					<p>(交通網の維持)</p> <ul style="list-style-type: none"> 北河内駅から錦町駅間は錦川清流線が運行しないため、国道 187 号などの道路が被災時した場合に、ダブルネットワークとしての機能が維持できません。 	<p>(交通網の維持)</p> <ul style="list-style-type: none"> 錦川清流線が運行しないため、国道 187 号などの道路が被災時した場合に、ダブルネットワークとしての機能が維持できません。
懸案事項	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害により鉄道復旧が困難となった場合にはバス転換となる可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害により鉄道復旧が困難となった場合にはバス転換となる可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害により鉄道復旧が困難となった場合にはバス転換となる可能性があります。 	<ul style="list-style-type: none"> 大規模災害により鉄道復旧が困難となった場合にはバス転換となる可能性があります。 車両整備等で、鉄道車両を車両基地がある錦町駅まで移動する必要があるため、北河内駅から錦町駅までの間は、回送となり、利用することができません。 	<ul style="list-style-type: none"> バス停によっては駐車場、駐輪場の確保が困難な場合があります。 	<ul style="list-style-type: none"> バス停によっては駐車場、駐輪場の確保が困難な場合があります。

8-3 各あり方案の岩国市のメリット・デメリット等

	現状維持 (全線存続案)	公有民営上下分離方式 (全線存続案)	みなし上下分離方式 (全線存続案)	一部廃線案 (一部バス転換)		全線廃線案 (全線バス転換)
				一部鉄道 (岩国駅～北河内駅)	一部バス (北河内駅～錦町駅)	
メリ ット	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道インフラの譲渡を行わないため所有権移転費用が不要です。 ・岩国市が第三種鉄道事業としての認可を受ける必要がないため、現状の組織と人員で管理可能です。 <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・鉄道インフラの譲渡を行わないため所有権移転費用が不要です。 ・岩国市が第三種鉄道事業としての認可を受ける必要がないため、現状の組織と人員で管理可能です。 <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道インフラの譲渡を行わないため所有権移転費用が不要です。 ・岩国市が第三種鉄道事業としての認可を受ける必要がないため、現状の組織と人員で管理可能です。 	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス会社新設費用に国の交付金(社会資本整備総合交付金)が活用できます。 	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス会社新設費用に国の交付金(社会資本整備総合交付金)が活用できます。 ・錦川清流線を廃線とするため、鉄道運行に必要な鉄道インフラへの投資が不要となります。
デ メ リ ット	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状維持のため負担軽減が見込めません。 ・鉄道運行に必要な水準の鉄道インフラの維持管理や投資等が必要となります。 <p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の多くは階段があるなど、バリアフリー化されていません。 	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道インフラを錦川鉄道(株)から岩国市に譲渡を行うため、境界確認費用等の費用が初期投資として発生します。 ・岩国市が第三種鉄道事業としての認可を受ける必要があるため、組織再編と人員増が必要です。 ・鉄道運行に必要な水準の鉄道インフラの維持管理や投資等が必要となります。 <p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の多くは階段があるなど、バリアフリー化されていません。 	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道運行に必要な水準の鉄道インフラの維持管理や投資等が必要となります。 <p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅の多くは階段があるなど、バリアフリー化されていません。 	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・鉄道運行に必要な水準の鉄道インフラの維持管理や投資等が必要となります。 	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス会社新設費用に国の交付金(社会資本整備総合交付金)が活用できます。 	<p>(財政負担)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道インフラを錦川鉄道(株)から岩国市に譲渡を行うため、境界確認費用等の費用が初期投資として発生します。 ・錦川鉄道(株)が補助金で整備した施設は経過年数に応じ国等へ補助金の返還が必要となります。 ・岩国市が使用しない鉄道インフラを所有していくため、道路を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が必要となります。

	現状維持 (全線存続案)	公有民営上下分離方式 (全線存続案)	みなし上下分離方式 (全線存続案)	一部廃線案 (一部バス転換)		全線廃線案 (全線バス転換)
				一部鉄道 (岩国駅～北河内駅)	一部バス (北河内駅～錦町駅)	
デメリット					(その他) ・ 錦川清流線を活用したイベントを実施できなくなり、交流人口の減少が考えられます。	(その他) ・ 錦川清流線を活用したイベントを実施できなくなり、交流人口の減少が考えられます。
懸案事項	・ 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、車両更新が必要となります。	・ 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、車両更新が必要となります。	・ 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、車両更新が必要となります。	・ 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、車両更新が必要となります。	・ 他自治体の事例では、鉄道からバスへ転換した場合、自家用車への変更や、利用控えなどにより利用者が6割程度まで減少しています。 ・ バス転換により利便性が低下すれば、他の地域や自治体へ人口が流出する恐れがあります。 ・ バス転換部分の北河内駅から錦町駅間は岩国市生活交通バスとの競合が考えられます。	・ 他自治体の事例では、鉄道からバスへ転換した場合、自家用車への変更や、利用控えなどにより利用者が6割程度まで減少しています。 ・ バス転換により利便性が低下すれば、他の地域や自治体へ人口が流出する恐れがあります。 ・ 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。 ・ 鉄道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。

8-4 各あり方案の交通事業者のメリット・デメリット等

	現状維持 (全線存続案)	公有民営上下分離方式 (全線存続案)	みなし上下分離方式 (全線存続案)	一部廃線案 (一部バス転換)		全線廃線案 (全線バス転換)
				一部鉄道 (岩国駅～北河内駅)	一部バス (北河内駅～錦町駅)	
メリ ット	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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現在と同等の大量輸送性、定時性、速達性が維持できます。 ・路線バスと比べ空間が広くトイレがあり横揺れが少ないなど快適性が維持できます。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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現在と同等の大量輸送性、定時性、速達性が維持できます。 ・路線バスと比べ空間が広くトイレがあり横揺れが少ないなど快適性が維持できます。 <p>(コスト)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道インフラを岩国市に譲渡し、費用負担がなくなるため、経常損失が軽減します。 <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状よりも岩国市の関与・市民の関心が高まることから、安全面に加えて、雇用がしやすくなるほか、観光面での機能が高まる、玖北地域を含めた岩国市全体のまちづくりや移住の機運が高まる等の好影響が期待できます。 ・鉄道運営と鉄道インフラの維持管理とを分けることにより、鉄道運営の経営努力が明確になり経営責任が分かりやすくなります。 ・岩国市が鉄道インフラを所有し、維持していくため、錦川鉄道(株)は運行業務や利用促進に専念できます。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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現在と同等の大量輸送性、定時性、速達性が維持できます。 ・路線バスと比べ空間が広くトイレがあり横揺れが少ないなど快適性が維持できます。 <p>(コスト)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道インフラの負担を岩国市が補助金として負担するため、経常損失が軽減します。 <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状よりも岩国市の関与・市民の関心が高まることから、安全面に加えて、雇用がしやすくなるほか、観光面での機能が高まる、玖北地域を含めた岩国市全体のまちづくりや移住の機運が高まる等の好影響が期待できます。 ・鉄道運営と鉄道インフラの維持管理とを分けることにより、鉄道運営の経営努力が明確になり経営責任が分かりやすくなります。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岩国駅から北河内駅間まで錦川清流線が存続することにより現在と同等の大量輸送性、定時性、速達性が維持できます。 ・路線バスと比べ空間が広くトイレがあり横揺れが少ないなど快適性が維持できます。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス転換部分は新たにバス停を増設することにより新たな利用者の確保が期待できます。 <p>(コスト)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス会社新設費用に国の交付金(社会資本整備総合交付金)が活用できます。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新たにバス停を増設することにより新たな利用者の確保が期待できます。 ・一部バス転換と異なり北河内駅での乗り換えの調整が不要となります。 <p>(コスト)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バス会社新設費用に国の交付金(社会資本整備総合交付金)が活用できます。

	現状維持 (全線存続案)	公有民営上下分離方式 (全線存続案)	みなし上下分離方式 (全線存続案)	一部廃線案 (一部バス転換)		全線廃線案 (全線バス転換)
				一部鉄道 (岩国駅～北河内駅)	一部バス (北河内駅～錦町駅)	
デメリット				<p>(コスト)</p> <ul style="list-style-type: none"> 車両整備等で、鉄道車両を車両基地がある錦町駅まで移動する必要があるため、北河内駅から錦町駅までの間も線路を残す必要があり、費用削減効果は見込めません。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 錦川清流線と比較し、大量輸送性、定時性、速達性が低下します。 錦川清流線に比べ空間が狭いことやトイレがない、横揺れが大きいなど快適性が低下します。 車内にトイレがないため緊急用トイレの確保が必要となります。 	<p>(利便性)</p> <ul style="list-style-type: none"> 錦川清流線と比較し、大量輸送性、定時性、速達性が低下します。 錦川清流線に比べ空間が狭いことやトイレがない、横揺れが大きいなど快適性が低下します。 車内にトイレがないため緊急用トイレの確保が必要となります。 <p>(その他)</p> <ul style="list-style-type: none"> 錦川清流線の廃止により、錦川鉄道(株)の社員の雇用確保が課題となります。
懸案事項	<ul style="list-style-type: none"> 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、車両更新等が必要となります。 	<ul style="list-style-type: none"> 岩国市生活交通バスとの競合が考えられます。 他自治体の事例では、鉄道からバスへ転換した場合、自家用車への変更や、利用控えなどにより利用者が6割程度まで減少しています。 	<ul style="list-style-type: none"> 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 他自治体の事例では、鉄道からバスへ転換した場合、自家用車への変更や、利用控えなどにより利用者が6割程度まで減少しています。 鉄道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9 公有民営上下分離方式とみなし上下分離のイメージ図

