



南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画

平成 30 年 3 月

高森町・南阿蘇村

熊本県

[目 次]

| | |
|---|-----------|
| 1. はじめに | 1 |
| 1-1 計画策定の背景と目的 | 1 |
| 1-2 計画の対象地域..... | 3 |
| 1-3 計画の期間..... | 3 |
| 1-4 計画の位置づけ..... | 4 |
| 2. 熊本地震による南阿蘇鉄道沿線地域に関する変化・影響 | 5 |
| 2-1 熊本地震 | 5 |
| 2-2 人口に関する変化・影響..... | 10 |
| 2-3 産業・観光に関する変化・影響 | 14 |
| 2-4 日常生活に関する変化・影響..... | 22 |
| 2-5 地域公共交通ネットワークに関する変化・影響..... | 30 |
| 3. 熊本地震による南阿蘇鉄道に関する変化・影響 | 36 |
| 3-1 南阿蘇鉄道の概要 | 36 |
| 3-2 運転便数・ダイヤ | 38 |
| 3-3 輸送人員と収支状況..... | 40 |
| 3-4 南阿蘇鉄道の駅舎 | 42 |
| 3-5 地域住民の利用実態・利用意向 | 44 |
| 3-6 観光客の利用実態・利用意向..... | 50 |
| 4. まちづくり(地方創生)戦略において公共交通に求める役割 | 56 |
| 4-1 南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略..... | 56 |
| 4-2 南阿蘇鉄道及びその他の公共交通に求める役割..... | 64 |
| 5. まちづくり戦略を実現するために解決が必要な公共交通の問題・課題 | 75 |
| 6. 南阿蘇鉄道沿線地域地域公共交通網形成計画 | 90 |
| 6-1 基本方針 | 90 |
| 6-2 計画の目標..... | 92 |
| 6-3 目標を達成するために行う取組の概要 | 95 |
| 6-4 目標を達成するために行う事業及び実施主体..... | 97 |
| 6-5 目標達成に向けたマネジメント | 108 |

1. はじめに

1-1 計画策定の背景と目的

平成28年4月14日、そして4月16日に発生した“熊本地震”。最大震度7の揺れが立て続けに2度襲った前代未聞のこの地震により、熊本県内各地では甚大な被害が発生した。

その熊本地震における大きな被害の一つが、阿蘇郡高森町にある高森駅と、南阿蘇村の立野駅とを結び、第三セクター鉄道「南阿蘇鉄道（＝南鉄）」の被災である。

南鉄が結ぶ高森町と南阿蘇村は、阿蘇山・阿蘇カルデラの南部（南郷谷）に位置している。

高森町では、人口の大部分が高森駅周辺に居住し、役場をはじめとする行政機能や、商業施設・病院といった生活関連施設も同じく高森駅周辺に集積している。一方、南阿蘇村では、中央を東から西へと流れる白川の両側に住宅地、商業地、耕地の大部分が広がり、展望性ある田園風景が構成されている。標高600m以上は大部分を山林、原野が占めている。

2町村で構成する南阿蘇鉄道沿線地域は、北側で阿蘇市、南側で山都町、西側で大津町・西原村と、また、東側の県境では大分県竹田市、宮崎県高千穂町とそれぞれ接している。

熊本地震発生前は、地域の中心部を並行するように横断する国道325号、県道28号、そして南阿蘇鉄道が地域内の幹線的な役割を担うとともに、他地域からの主要なアクセスルートとしても機能していた。しかし、熊本地震の発生により、国道325号と57号を結ぶ阿蘇大橋や、県道28号から熊本方面へと向かう途中の俵山トンネルが崩落。さらには南阿蘇鉄道も甚大な被害を受け、不通となる等、各方面で交通網が寸断される事態となった。

地震発生から約2年が経過し、道路ネットワークは徐々に復旧が進んでいるものの、南鉄は未だ中松～立野間で不通が続いており、全線復旧までには設計着手から5年程度の期間が必要との調査結果が示されている。



図 南阿蘇地域の地形等

ところで、本地域にとって、「南鉄」は住民生活に必要不可欠な“地域公共交通の基軸”であると同時に、地域の基幹産業である観光業を支える県内屈指の観光資源でもある。

南鉄に関する2つのグラフを以下に示した。上が近年の輸送人員、下は運賃収入の推移である。

平成27年度の25万人以上の南鉄利用者のうち、通勤・通学定期の利用者は約3割、残りの約7割は定期外の利用者であった。さらに運賃収入の構造をみると、通勤・通学の定期収入は全体の1割程度であり、運賃収入の4割を占めるのは専ら観光客に利用される「トロッコ列車」である。

また、地域の人口減少により定期輸送人員が減少する中であっても、観光客を中心に定期外の利用を伸ばすことで運賃収入を増加させ、安定的な経営が行われていたことがわかる。

つまり私たちの「南阿蘇鉄道」は“観光客の利用を抜きにしては存在しない”、逆に“観光需要を取り込むことで地域住民の生活交通を維持してきた”全国的にも稀有なローカル鉄道なのである。

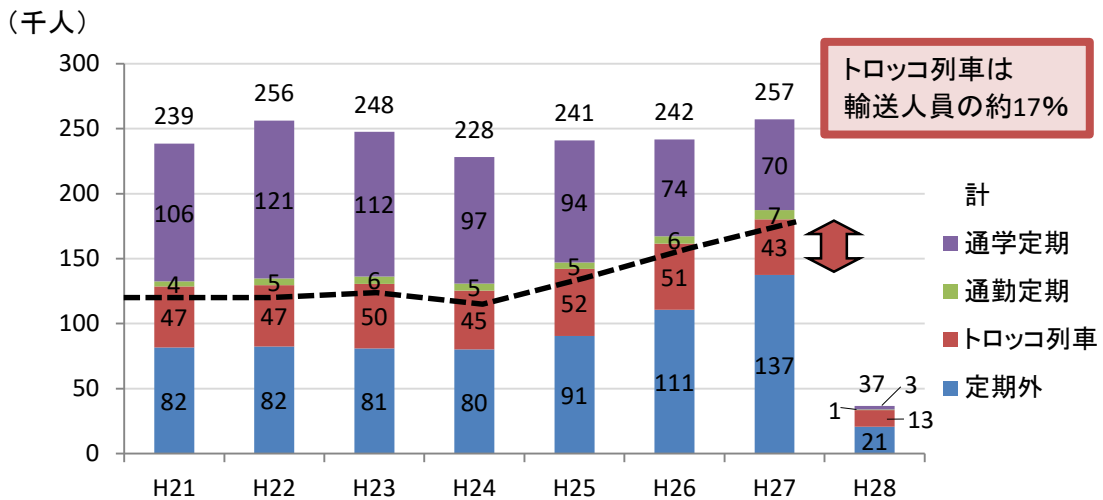


図 輸送人員の推移

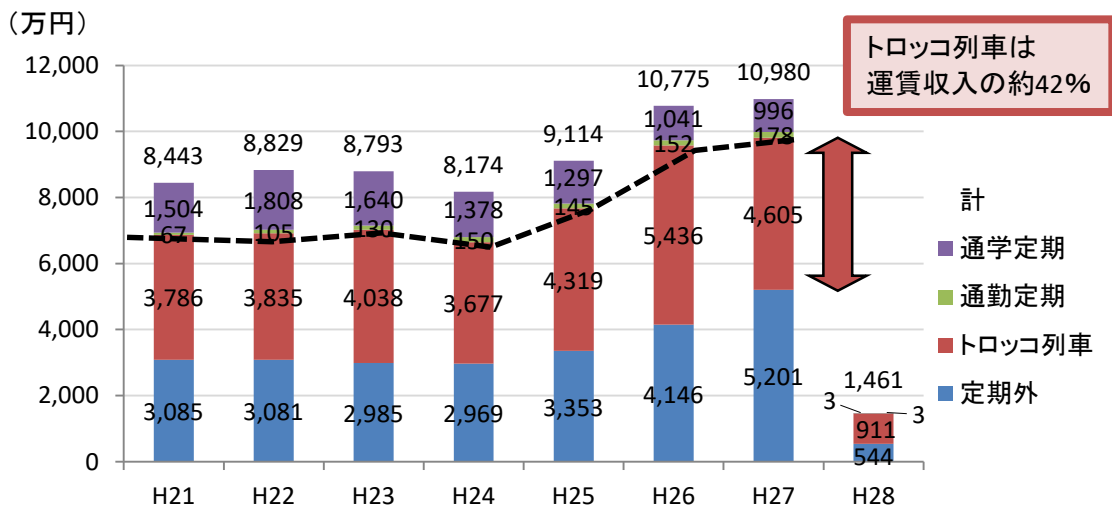


図 運賃収入の推移

熊本地震で失ったこの地域の“宝”「南阿蘇鉄道」を、一日も早く全線復旧し、また未来に残し続けることが必要であり、そのためには「南阿蘇鉄道を軸とした持続可能な公共交通網の構築」が求められる。そこで、本地域では関係者が一堂に集まり「南阿蘇鉄道沿線地域公共交通活性化協議会」を立ち上げ、この計画を創り上げた。

『私たちのまち・むらを、私たちの南鉄を、私たちの公共交通をこれまで以上に磨き上げ、次世代に継承していくため、残していくために何をすべきか』

『私たち皆が同じ想いのもとに描く「将来の夢」・「創造的復興」に一步一步近づいていくために、地域一丸となってどのようなアクションをし続ける必要があるのか』

その答え —私たちの意志— を取りまとめたのが「本計画書」である。

1-2 計画の対象地域

本計画は、南阿蘇鉄道沿線地域（熊本県阿蘇郡高森町及び南阿蘇村の全域）を対象とする。



図 南阿蘇鉄道沿線地域の位置

1-3 計画の期間

本計画は、平成 30 年度（2018 年度）から平成 44 年度（2032 年度）までの 15 年間を対象とする。

なお、熊本地震からの鉄道や道路の復旧状況その他の地域の状況の変化をイメージし、計画期間を 3 期に分け、各種施策や目標等を設定する。

表 計画期間（15 年間）の状況変化のイメージ

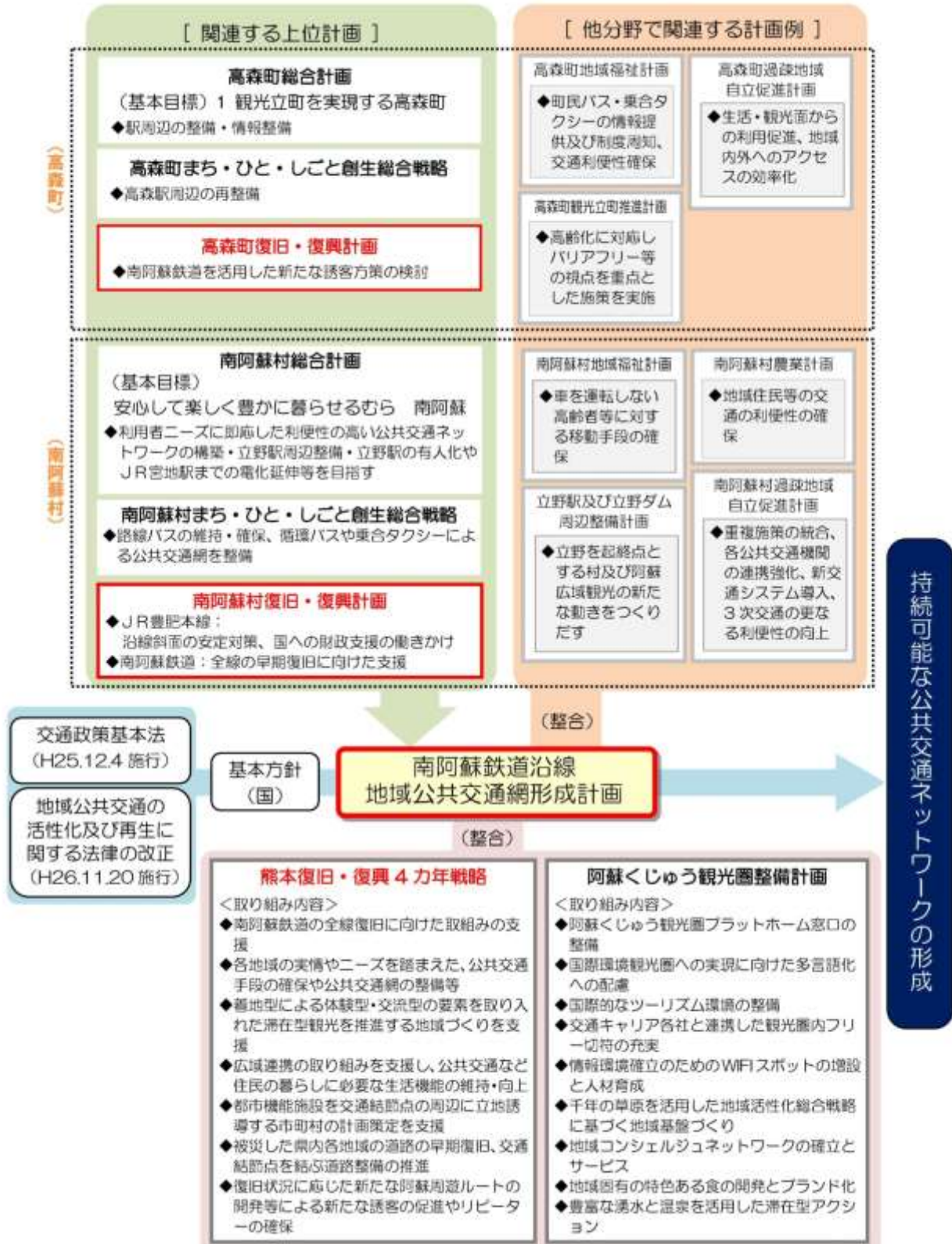
| | 第 1 期 | 第 2 期 | 第 3 期 |
|------------|--|---|------------------------------------|
| イメージしている状況 | 鉄道及び道路ネットワークの不通区間が存在し、段階的に復旧が進められている状況 | 鉄道及び道路ネットワークが全線で復旧し、熊本地震前の交通アクセスを回復している状況 | 持続可能な公共交通網が構築され、各分野で創造的復興がなされている状況 |
| 概ねの年度 | 平成 30～34 年度 (2018～2022 年度) | 平成 35～39 年度 (2023～2027 年度) | 平成 40～44 年度 (2028～2032 年度) |

注) イメージしている状況の変化により、各期の設定年度が変わる可能性がある。

1-4 計画の位置づけ

本計画は、「高森町総合計画」・「南阿蘇村総合計画」、「高森町復旧・復興計画」・「南阿蘇村復興むらづくり計画」等を上位計画とし、各町村の他分野で関連する計画をふまえたものとする。

また、「熊本復旧・復興4カ年戦略」（熊本県策定）、「阿蘇くじゅう観光圏整備計画」等、本地域を包括する広域の計画とも整合を図るものとする。



2. 熊本地震による南阿蘇鉄道沿線地域に関する変化・影響

2-1 熊本地震

2-1-1 平成 28 年熊本地震の概要

- 平成 28 年 4 月 14 日 21 時 26 分に熊本県熊本地方の深さ 11km でマグニチュード 6.5 の地震（前震）が発生。
- さらに、28 時間後の 4 月 16 日 1 時 25 分、同地方の深さ 12km でマグニチュード 7.3 の地震（本震）が発生し、これらの地震ではいずれも最大震度 7 を観測（同一地域で震度 7 を 2 度観測したのは観測史上初めてのこと）。
- 4 月 14 日以降、県内では震度 6 弱以上の地震が 7 回発生し、震度 1 以上の余震が同年 9 月 14 日時点で 2,095 回観測された。

【平成 28 年熊本地震の概要】

| | | 前 震 | 本 震 |
|------------------------------|--------|-----------------------------------|--|
| 発生日時 | | 平成 28 年 4 月 14 日 21 時 26 分 | 平成 28 年 4 月 16 日 1 時 25 分 |
| 震央地名 | | 熊本県熊本地方 | 同 左 |
| マグニチュード | | 6.5 | 7.3 |
| 震度 6 弱 以上を 観測した 自治体 | 震度 7 | 益城町 | 益城町、西原村 |
| | 震度 6 強 | なし | 熊本市中央区、熊本市東区、熊本市西区、菊池市、宇土市、宇城市、合志市、大津町、嘉島町、 南阿蘇村 |
| | 震度 6 弱 | 熊本市東区、熊本市西区、熊本市南区、玉名市、宇城市、嘉島町、西原村 | 熊本市南区、熊本市北区、八代市、玉名市、上天草市、阿蘇市、天草市、和水町、菊陽町、御船町、美里町、山都町、氷川町 |

出典：平成 28 年熊本地震からの復旧・復興プラン（熊本県）
注）国土交通省気象庁（震度データベース）をもとに加筆。

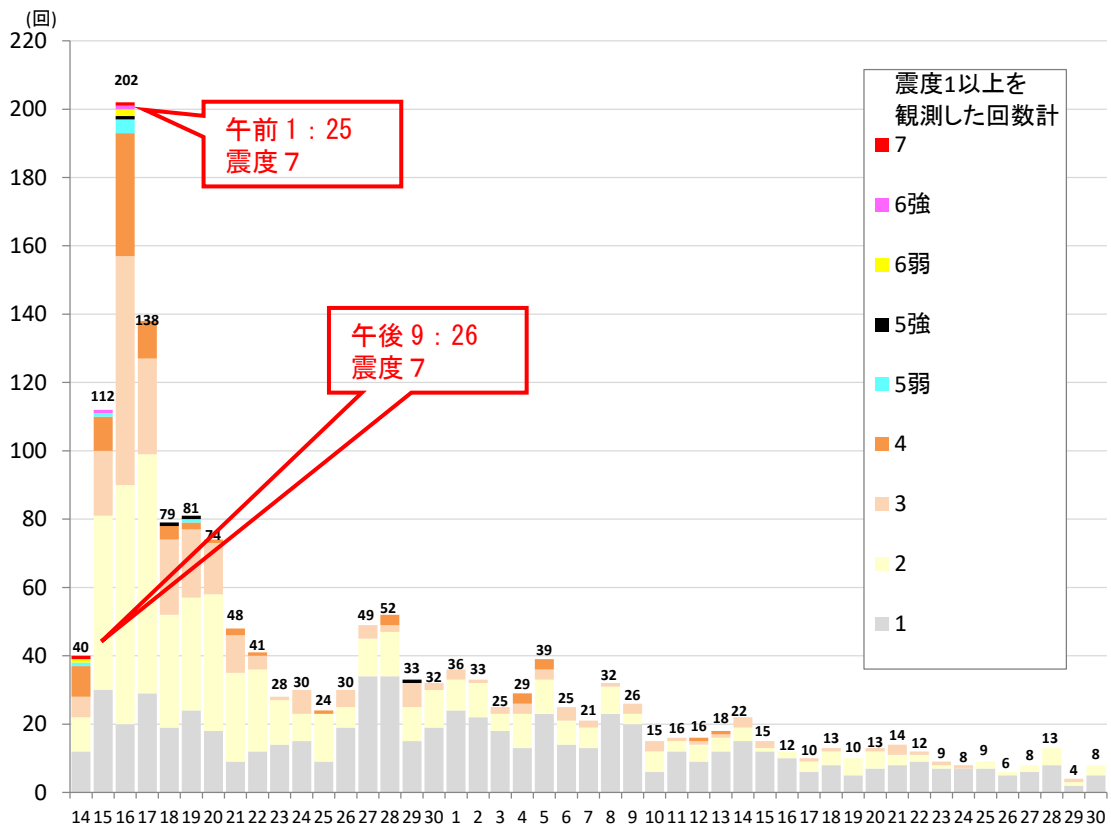


図 地震発生時から5月30日までの余震回数（熊本県）の推移

資料：国土交通省気象庁（震度データベース）

- 熊本都市圏及び阿蘇地方を中心に多数の家屋倒壊や土砂災害等、甚大な被害が発生。
- 人的被害は 2,964 人、住家被害は 196,906 棟（平成 29 年 10 月 13 日時点）。
- 水道・電気・ガス等のライフラインが広範囲で寸断し、自治体が開設した避難所には最大で 183,882 人（県人口の約 1 割）が避難した。

表 熊本地震の人的被害

| | |
|-----|--------|
| 死者 | 246人 |
| 重傷者 | 1,165人 |
| 軽症者 | 1,553人 |
| 計 | 2,964人 |

表 熊本地震の住家被害

| | |
|------|----------|
| 全壊 | 8,664棟 |
| 半壊 | 34,335棟 |
| 一部損壊 | 153,907棟 |
| 計 | 196,906棟 |

出典：熊本県HP（熊本地震等に係る被害状況について【第 256 報】）

※平成 29 年 10 月 13 日時点。平成 28 年 6 月に発生した大雨による地震関連被害を含む。

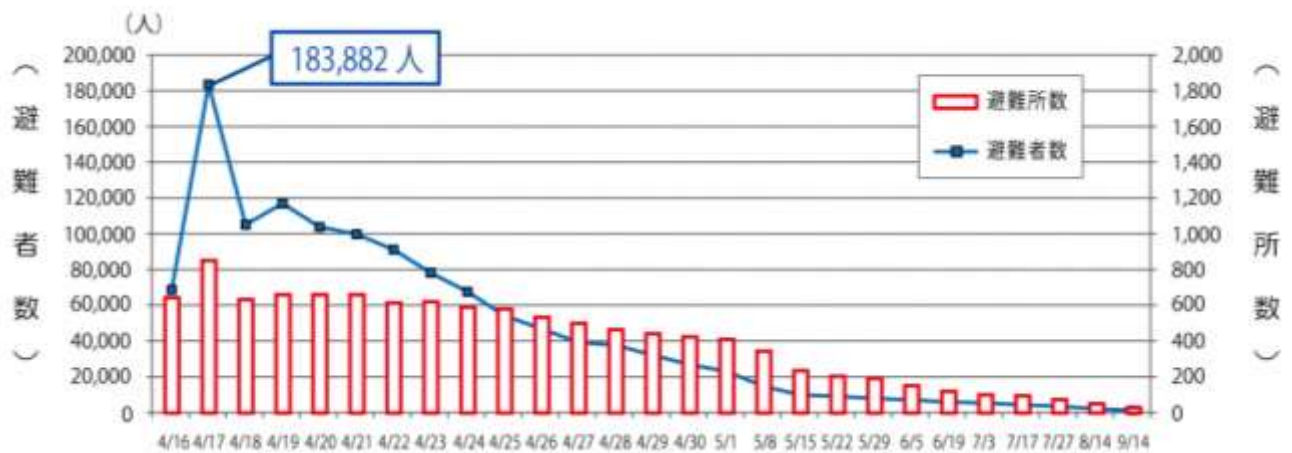


図 熊本地震の発生に伴う避難者数及び避難所数の推移

出典：平成 28 年熊本地震からの復旧・復興プラン（熊本県）

2-1-2 南阿蘇鉄道沿線地域の主な被害状況

(出典：「南阿蘇村復興むらづくり計画」、熊本県HP 熊本地震等に係る被害状況について【第256報】)

【人的被害】※平成29年10月13日時点

- 死者(関連死含む)：高森町3名、南阿蘇村29名
- 重傷者：高森町3名、南阿蘇村29名
- 軽傷者：南阿蘇村120名

【住家被害】※平成29年10月13日時点

- 全壊：南阿蘇村692棟
- 半壊：高森町1棟、南阿蘇村915棟
- 一部損壊：高森町115棟、南阿蘇村1,190棟

【被害の特徴】南阿蘇村

- 基幹道路等の通行止め
 - ・地震による激しい揺れや、地震を起因とする土砂災害の発生により、国道57号をはじめとした、経済活動・日常生活を支える多数の道路が被災し、通行止めになった。
- 集落・居住地周辺での土砂災害の発生
 - ・地形的な特徴から、集落・居住地の周辺で土砂災害が発生した。
 - ・住宅等が土砂災害に巻き込まれたケースもあり、特に、村北西部は甚大な被害を受けた。
- 長期にわたる避難生活
 - ・道路の被害が大きく、水道の復旧に目処が立たない地域もあるため、長期避難世帯に認定されている(立野区・新所区・立野駅区)(平成29年10月31日解除)。



図 被害の状況(南阿蘇村)

1) 建物・宅地

- 地震による激しい揺れや、地震を起因とする土砂災害によって、多くの建物が倒壊・損壊した。
- 被災世帯に占める全壊・大規模半壊の割合は、村全体で約32%となっており、特に長陽地区は、その割合が高く、深刻な状況。
- また、宅地についても、地割れや陥没等の被害が発生しており、建物が無事でも、宅地被害によって住めない、という世帯が数多くみられる。



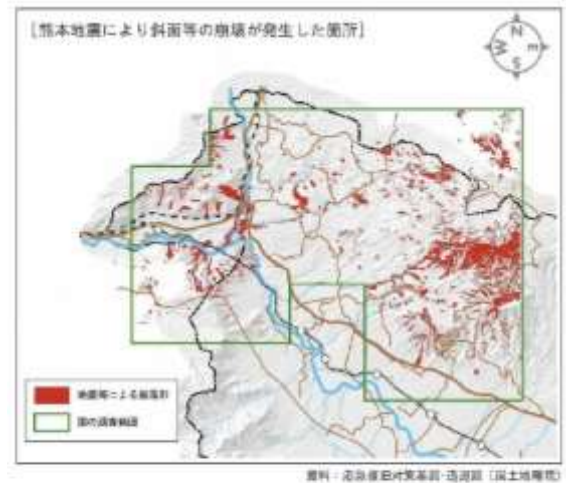
2) 道路・水道

- 南阿蘇地域の基幹道路である国道57号、阿蘇大橋、阿蘇長陽大橋、俵山トンネル等が不通になった他、南阿蘇村内の生活道路が至るところで損壊。
- また重要なライフラインである水道も大きな被害を受けており、特に、黒川区・立野区・新所区・立野駅区においては復旧に長期間を要する見込。



3) 土砂災害関連

- 地震による激しい揺れや、その後の集中豪雨によって、南阿蘇村の至るところで土砂災害が発生した。
- 特に南阿蘇村の北西部では、土砂災害の規模が大きく、多くの建物・宅地や、道路・水道等の重要なライフラインも巻き込んだ。



4) 鉄道

- 地震の影響によって、鉄橋やトンネルが損傷するとともに、線路が沿線斜面の土砂崩れに巻き込まれた。
- これによって、JR 豊肥本線の肥後大津-阿蘇間、南阿蘇鉄道の中松-立野間が不通になっている（被災から約3ヶ月半までは、南阿蘇鉄道の全線で運休が続いた）。



(出典：「南阿蘇村復興むらづくり計画」)

5) 道路ネットワーク

- 国直轄事業として災害復旧が進められた、俵山トンネルルート（県道熊本高森線）は平成28年12月24日に、同じく長陽大橋ルート（村道栃の木～立野線）は平成29年8月27日にそれぞれ開通。
- 国道325号阿蘇大橋ルートは、平成32年度開通見込み。

表 道路等の復旧状況

| 区分 | 番号 | 通行可能日 (復旧時期) | 路線 | 事業区分 | | |
|------|----|-----------------|--|------|----|---|
| | | | | 国 | 県 | 村 |
| 復旧済 | ① | 2016年5月4日 | 村道 沢津野～下野線 | | | ○ |
| | ② | 2016年5月23日 | 県道 299号 草千里浜栃木線 | | ○ | |
| | ③ | 2016年6月13日 | 村道 長陽駅～妙見線(妙見橋) | | | ○ |
| | ④ | 2016年8月31日 | 県道 149号 河陰阿蘇線の一部 ※拡幅工事も実施(2017年夏完了予定) | | ○ | |
| | ⑤ | 2016年9月13日 | 県道 111号 阿蘇吉田線の一部(阿蘇登山道路) ※阿蘇東登山道 | | ○ | |
| | ⑥ | 2016年12月24日 | 県道 28号 熊本高森線(俵山トンネル) | 代行 | | |
| | ⑦ | 2017年8月27日 | 村道 栃の木～立野線(長陽大橋ルート) | 代行 | | |
| | ⑧ | 2017年9月1日 | 村道 池ノ窪～小河原線 | | 代行 | |
| | ⑨ | 2017年10月4日 | 県道 111号 阿蘇吉田線の一部(阿蘇登山道路) ※阿蘇南登山道 | | ○ | |
| 復旧予定 | ⑩ | 2017年度 | 村道 ゴルフ場～湯の谷線 | | 代行 | |
| | ⑪ | 2017年度 | 県道 298号 阿蘇公園下野線の一部 | | ○ | |
| | ⑫ | 2018年度 | 村道 喜多～垂玉線 | | 代行 | |
| | ⑬ | 2018年度～2019年度 | ※立野野地区内 村道 | | | ○ |
| | ⑭ | 2020年度 | 国道 325号 阿蘇大橋ルート | ○ | | |
| 未定 | ⑮ | — | 県道 149号 河陰阿蘇線の一部 | | ○ | |
| | ⑯ | — | 県道 207号 瀬田竜田線 | | ○ | |
| | ⑰ | — | 国道 57号 阿蘇大橋付近 ※北側に復旧ルートを別途整備中 | ○ | | |

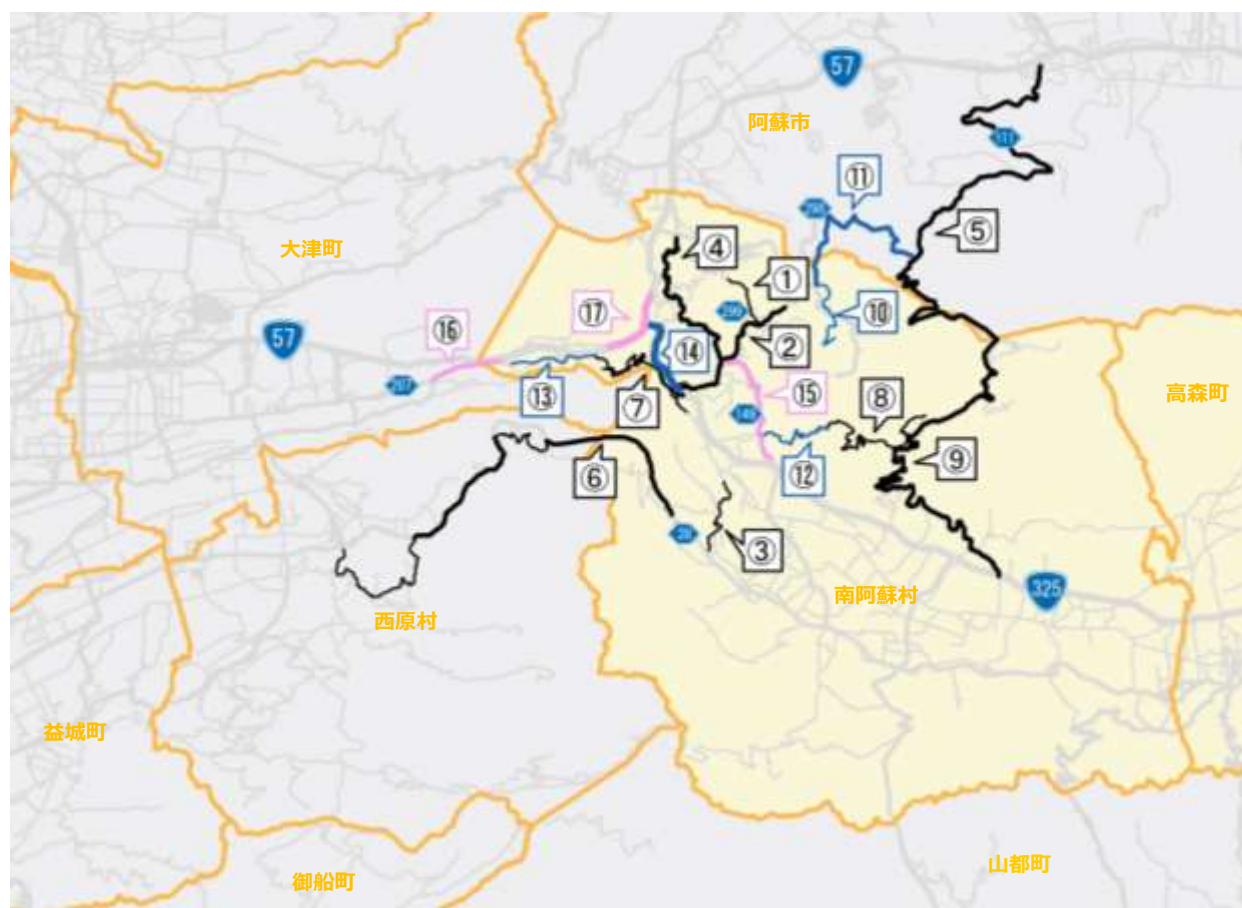


図 熊本地震後の道路ネットワークの復旧状況（今後の予定を含む）

2-2 人口に関する変化・影響

2-2-1 人口推移（地震前の状況）

- 2町村ともに人口減少・高齢化が進行。特に高森町の進行度が比較的速い。
- 本地域は、全国平均・県平均を上回るスピードで人口減少と高齢化が進行している。

※人口ビジョンによると、2町村は地震前から人口が減少しており、共に「自然減少」の影響が大きいもので、母親世代の減少、出生率の低下が要因となっている。また、2町村とも、10～20代の転出が非常に高く、主に高校への進学や就職をきっかけに町村を転出している。ちなみに、南阿蘇村については、60～64歳の県外からの転入が高く、定年後に移住しているケースが見られる。

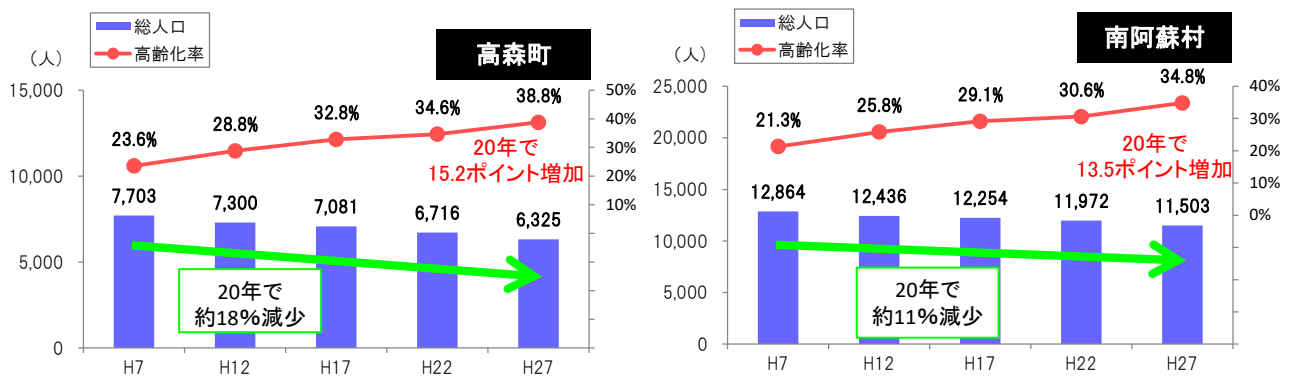


図 高森町・南阿蘇村の人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査

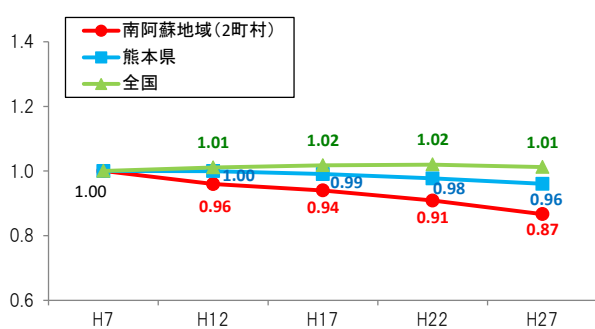


図 人口の推移（全国・熊本県平均との比較）

資料：国勢調査

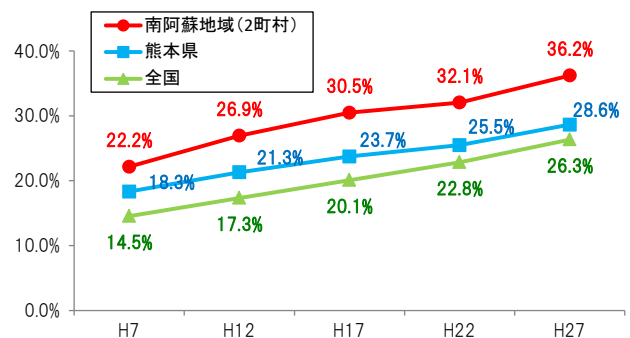


図 高齢化率の推移（全国・熊本県平均との比較）

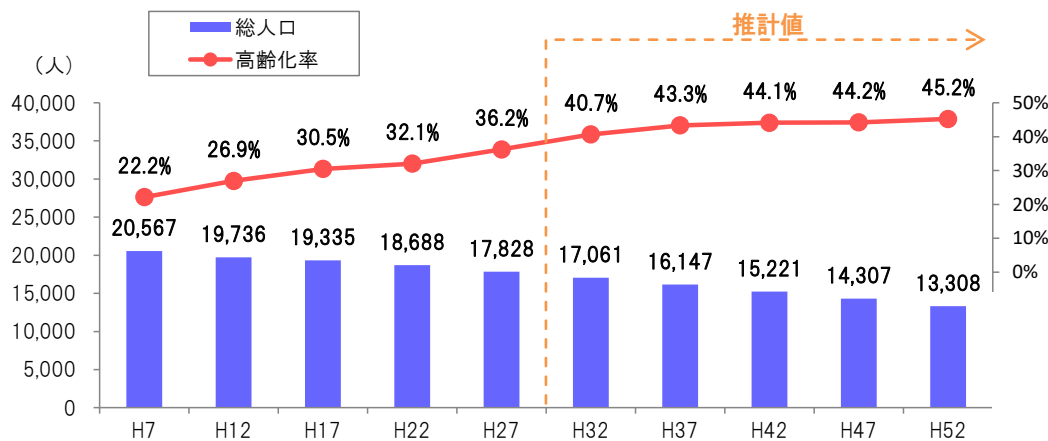


図 2町村合計の人口と高齢化率の推移（将来推計含む）

資料：国勢調査

注）平成32年以降は推計（平成22年国勢調査を基準年人口とした国立社会保障・人口問題研究所と同様の手法で推計）

2-2-2 人口分布特性（地震前の状況）

- 人口分布状況（H27年国勢調査）をみると、南阿蘇村と高森町で差異があり、南阿蘇村は概ね南郷谷に人口が集積。高森町は東部では広く薄く人口が分布しており、西部（南郷谷側）は特に高森駅や役場周辺に集中している。南阿蘇村においては、立野駅周辺や南阿蘇鉄道の沿線にも一定程度の人口集積が見られるほか、東海大学（阿蘇キャンパス）付近にも人口集積がある。
- 高齢化率の分布状況をみると、地域全体でみても高齢化率40%のエリアが多いが、特に高森町の東部においては、著しい高齢化がうかがえ、高齢者のみの世帯が半数以上を占めているエリアがほとんどである。



図 南阿蘇地域の人口分布状況

資料：平成27年国勢調査

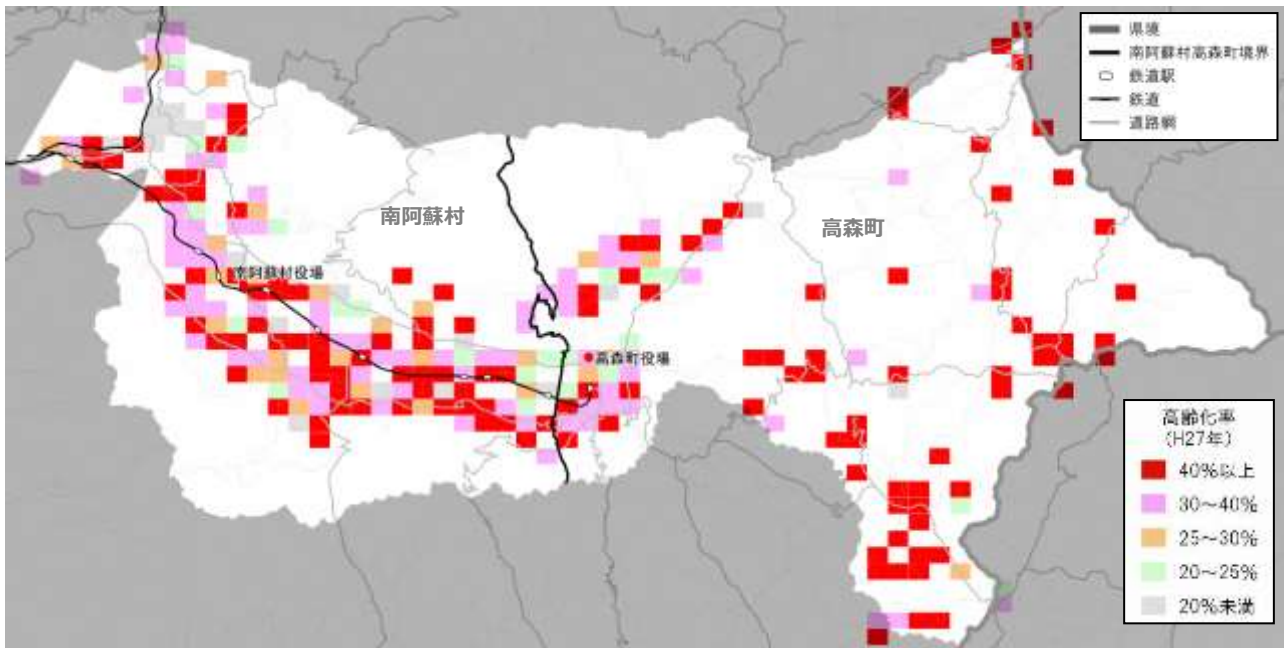


図 高齢化率分布状況 (500mメッシュ)

資料：平成 27 年国勢調査

注) 高齢化率とは 65 歳以上人口が総人口に占める割合

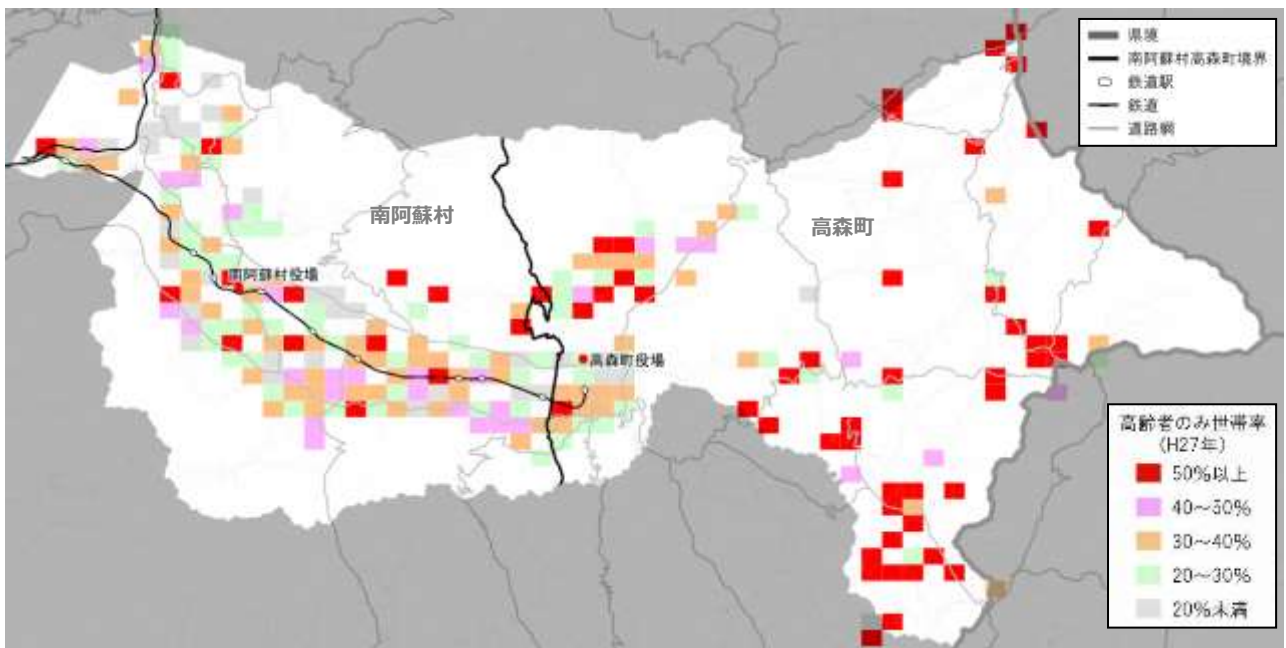


図 高齢者のみ世帯率 (500mメッシュ)

資料：平成 27 年国勢調査

注) 高齢者のみ世帯数は高齢者単身世帯と高齢者夫婦のみ世帯数の合計とした。

注) 高齢者のみ世帯率とは全世帯数に占める高齢者のみ世帯数の割合

2-2-3 熊本地震後（現在）の状況

- 地震による人口の変化が顕著なのは、大きな災害を受けた南阿蘇村の西側である。
- 当該エリアは地震により家屋やインフラに大きな被害が発生しており、南阿蘇村内だけでなく、隣接する大津町内を含め、401戸の応急仮設住宅が建設されている。
- 応急仮設住宅へ居住するのは391世帯であり、その居住者は村内の住宅に279世帯（約71%）、大津町の住宅に112世帯（約29%）となっている。それ以外にみなし仮設が1,087世帯存在する（平成29年7月1日現在）。



図 仮設住宅の位置と入居世帯数

| 名称 | 長陽運動公園仮設団地 | 岩坂仮設団地 | 室南出口仮設団地 | 岸野仮設団地 | 加勢ノ上仮設団地 | 下野山田仮設団地 | 陽ノ丘仮設団地 | 室第二仮設団地 | 計 |
|-------|-----------------|---------------|--------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|---------------|-----|
| 所在地 | 南阿蘇村大字河陽4320番地1 | 大津町大字岩坂387番地1 | 大津町大字室1263番地 | 南阿蘇村大字河陰3866番地1 | 南阿蘇村大字河陽1906番2 | 南阿蘇村大字下野147番地64 | 南阿蘇村大字河陽4545番地 | 大津町大字室1902番地1 | |
| 整備戸数 | 56 | 43 | 57 | 7 | 65 | 68 | 92 | 13 | 401 |
| 入居世帯数 | 53 | 42 | 57 | 7 | 63 | 67 | 89 | 13 | 391 |

- 地震後、南阿蘇村において生産年齢人口の減少が顕著にみられる。

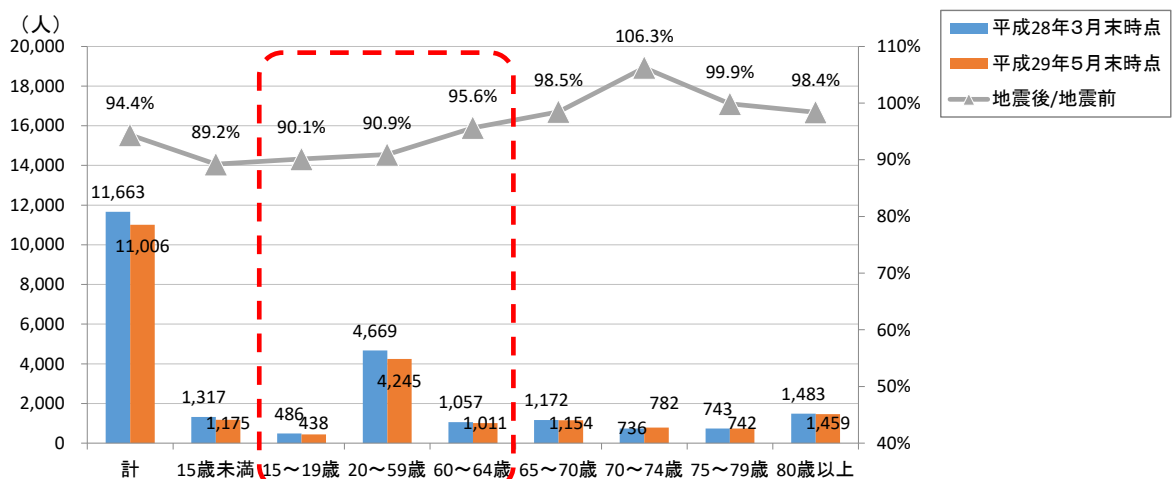


図 南阿蘇村の地震前後の年齢別人口の変化

2-3 産業・観光に関する変化・影響

2-3-1 産業構造（地震前の状況）

- 2町村とも平成 27 年国勢調査では産業別就業者数の約 6 割を「第 3 次産業」が占めている。
- 南阿蘇村では、昭和 40 年に約 7 割を占めていた第 1 次産業が衰退し、平成に入ったと同時期に第 3 次産業の就業人口が第 1 次産業を上回っており、それ以降第 3 次産業の就業人口は増加傾向となっている。これは高森町も同様の傾向にある。
- 第 3 次産業の中では「宿泊業・飲食サービス業」、「医療・福祉」、「卸売業・小売業」が全体の 6 割を占める。
- 特に、第 3 次産業の就業人口に占める「宿泊業・飲食サービス業」の割合は、2町村ともに熊本県平均よりも高く、いわゆる「観光業」が地域の基幹産業の 1 つであることが分かる。

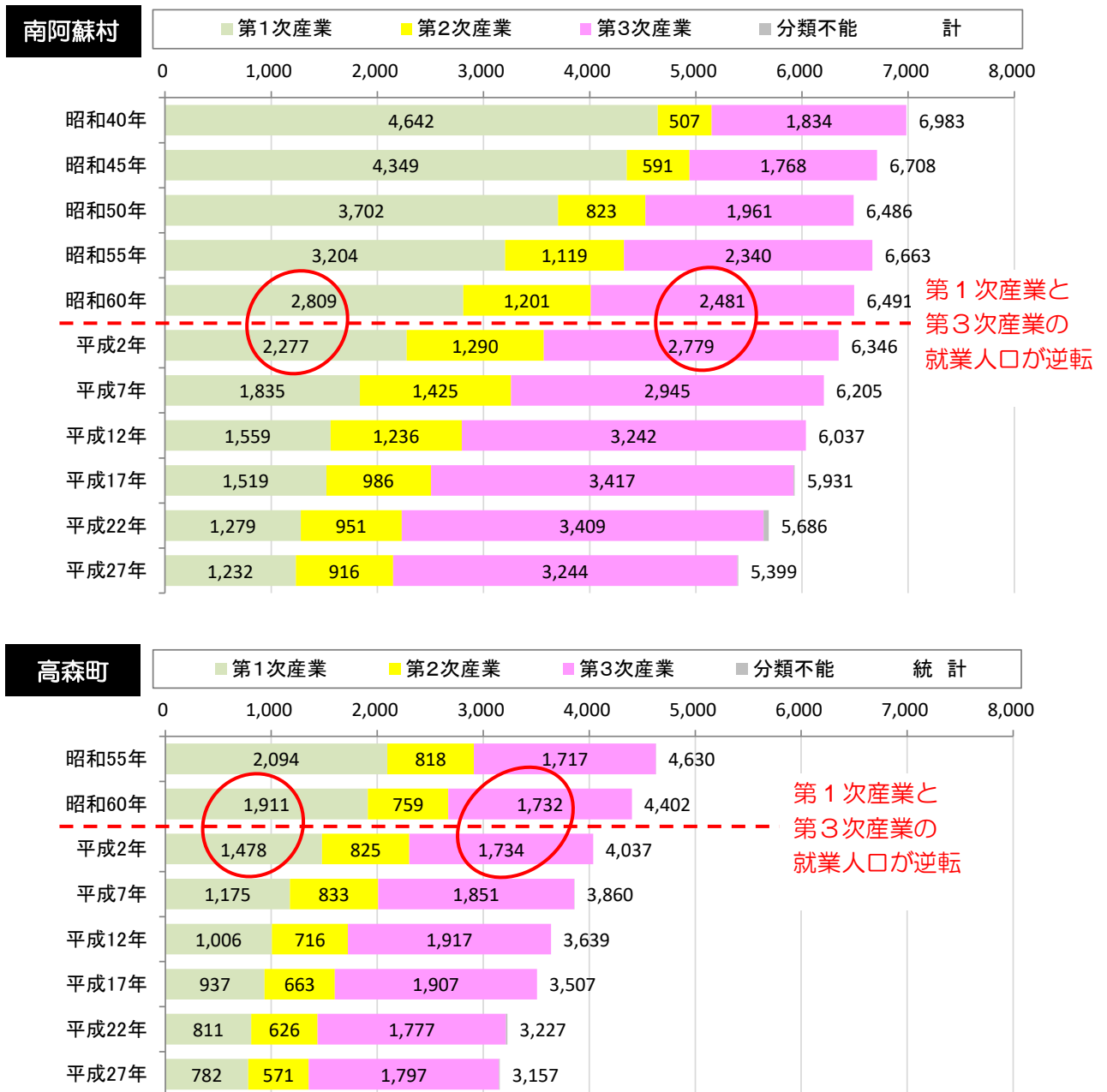


図 地域の産業構造

資料：国勢調査

第3次産業

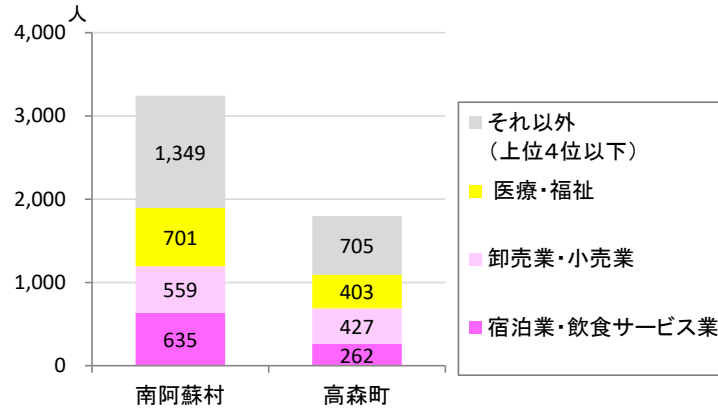


図 第3次産業の詳細内訳

資料：平成27年国勢調査

表 第3次産業の従業人口に占める宿泊業・飲食サービス業の割合 (H27)

| | 第3次産業の従業人口 (人) | 宿泊業・飲食サービス業の従業人口 (人) | 第3次産業の従業人口に占める宿泊業・飲食サービス業の割合 |
|------|----------------|----------------------|------------------------------|
| 南阿蘇村 | 3,244 | 635 | 19.6% |
| 高森町 | 1,797 | 262 | 14.6% |
| 熊本県 | 563,243 | 45,632 | 8.1% |

資料：平成27年国勢調査

- 人口減少・高齢化が進む状況下において、産業人口も全体的には減少傾向にあるが、南阿蘇地域外からの通勤流入人口や、観光産業の従業員数は増加している。
- 「観光業」を基幹産業とする本地域は、外からみても“就業ポテンシャルが高く、チャンスがあり、チャレンジできる地域”と認識されていることがうかがえる。

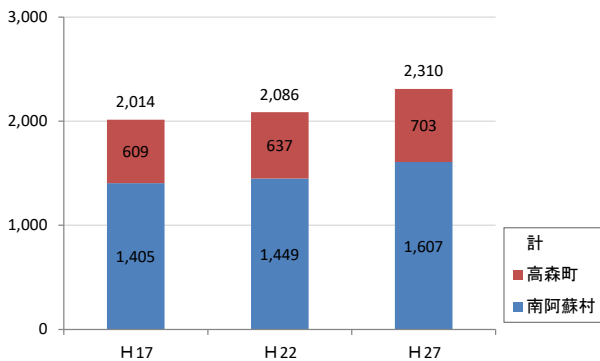


図 南阿蘇地域外からの通勤流入人口の変化

資料：国勢調査

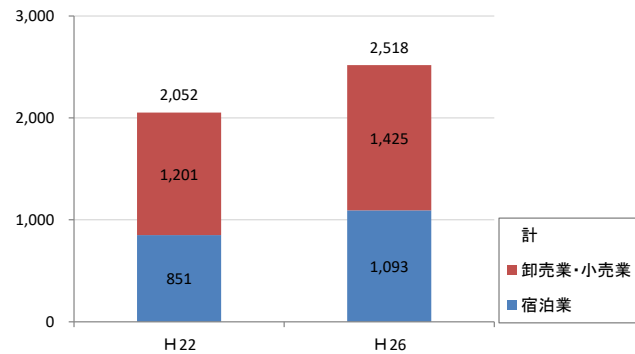


図 観光産業の従業員数の変化

資料：経済センサス

2-3-2 観光客が感じる本地域の魅力

- 今回実施した平成29年度観光客ニーズ調査によると、南阿蘇鉄道沿線地域を訪れた観光客が感じる本地域の魅力は初めての来訪、リピーター問わず「自然・風景」が圧倒的に多く、次いで「多様な泉質の温泉」、「豊富な湧き水」の順となっている。
- また、地域の魅力として「南阿蘇鉄道」を挙げる観光客も約1割おり、南阿蘇鉄道は公共交通機関であると同時に、観光資源としても認識されていることが分かる。
- また、初めての来訪に比べ、リピーターの魅力指摘が比較的高いのが、「多様な泉質の温泉」、「豊富な湧き水」、「グルメ」である。2回目以降の来訪では、魅力を感じるポイントが変化していることがわかる。

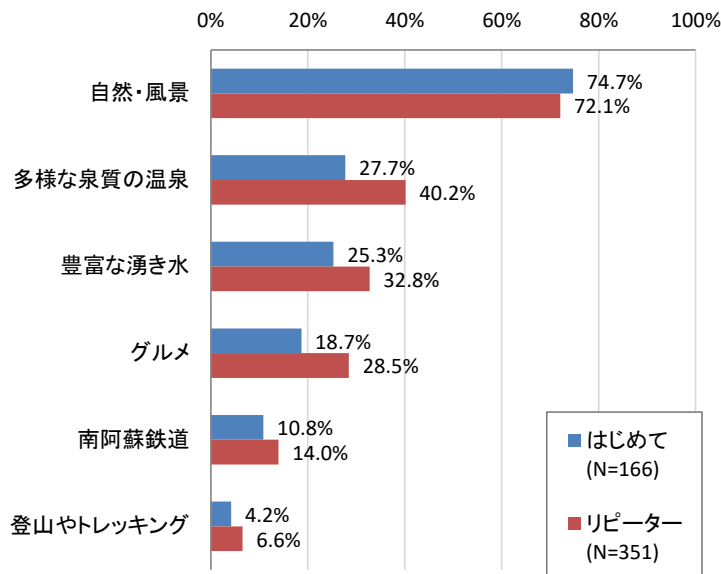


図 南阿蘇地域を訪れた観光客が感じる南阿蘇地域の魅力

参考：平成29年観光客ニーズ調査結果

※写真を通して伝えたい私たち「南阿蘇地域」の宝物



2-3-3 観光入込客数

- 地震前の地域全体の観光入込客数はおおむね年間 700 万人以上となっており、平成 25 年には 800 万に届く勢いを見せていた。
※なお、平成 26～27 年の落ち込みは、阿蘇中岳の噴火や大型観光施設の一部工事によるものと推察される。
- 熊本地震後の道路・鉄道ネットワークの寸断により、本地域の観光入込客数は激減。
- 高森町は宿泊客数で前年比約 2 割減、日帰客数で約 3 割減。南阿蘇村は宿泊客・日帰客ともに約 5 割減であった。
- 月別でみると、平成 27 年は 8 月のピーク時で約 80 万人（2 町村合計）の入込客数であったが、平成 28 年は約 20 万人と 1/4 まで落ち込んだ。

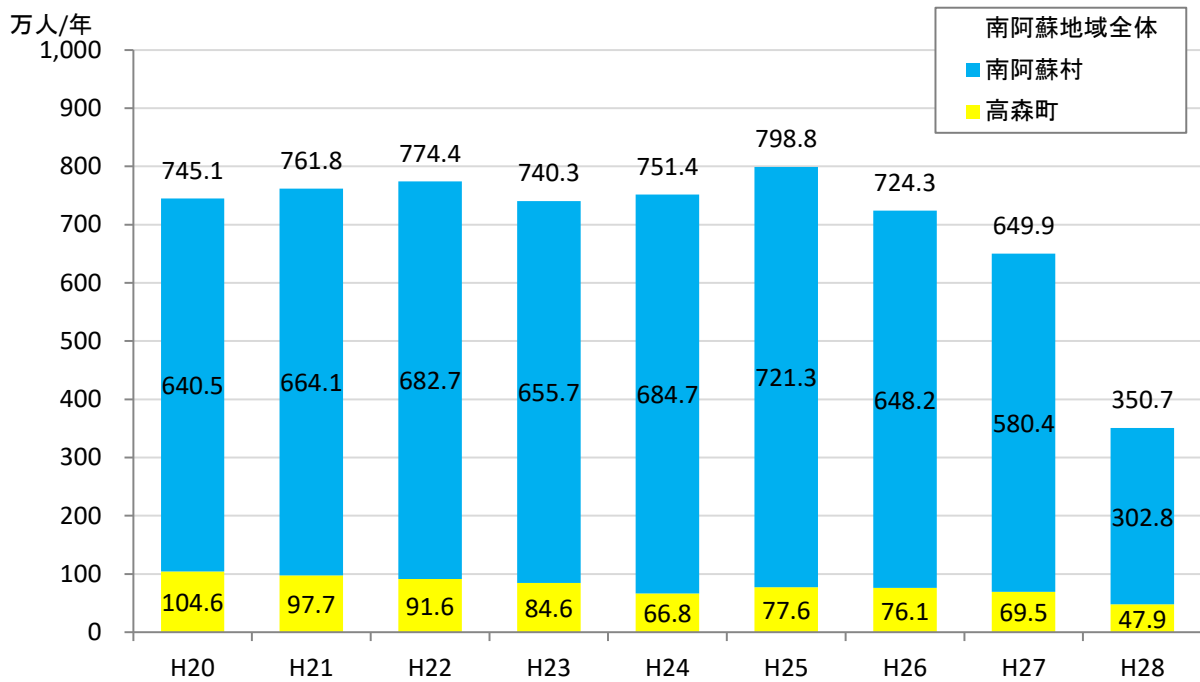


図 南阿蘇地域の観光入込客数の推移

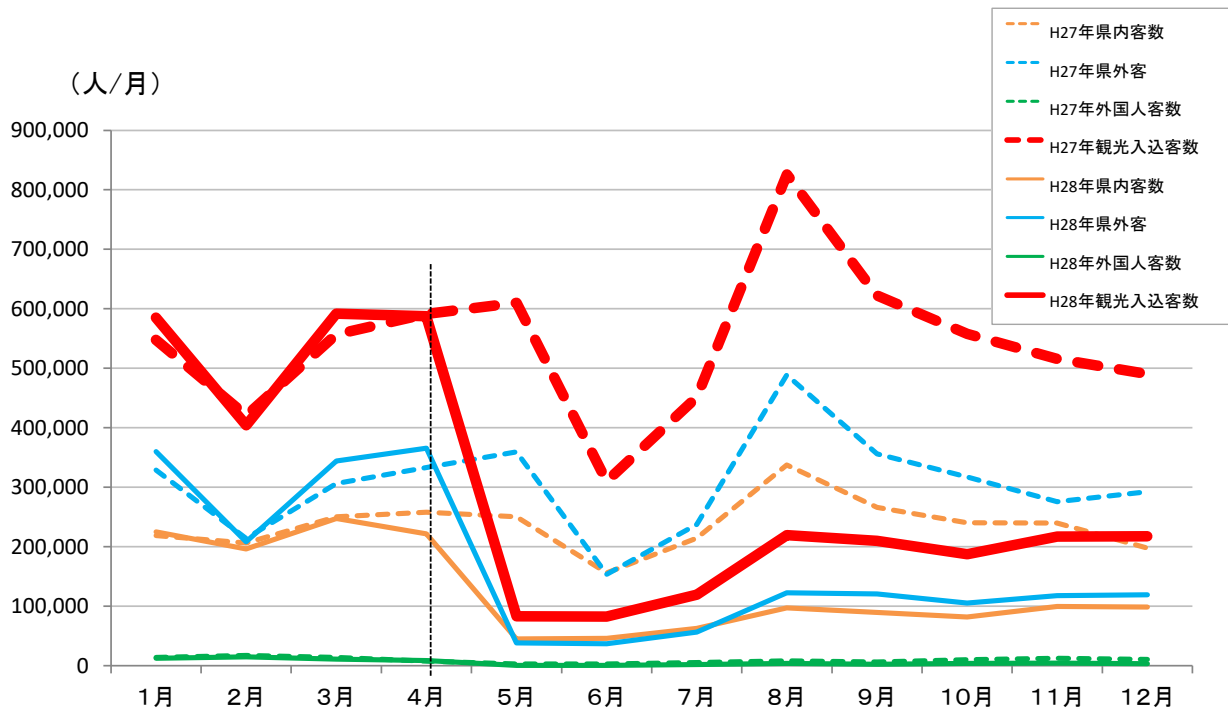


図 平成 27・28 年の南阿蘇地域の観光入込状況（月別変動）

表 南阿蘇地域の観光入込客数の推移

単位：人

| 区分 | H20 | H21 | H22 | H23 | H24 | H25 | H26 | H27 | H28 | |
|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 高森町 | 宿泊客数 | 75,031 | 67,506 | 64,400 | 64,251 | 57,273 | 72,576 | 71,825 | 69,443 | 57,224 |
| | 外国人宿泊客数 | 2,107 | 477 | 1,637 | 3,081 | 3,872 | 11,802 | 14,865 | 16,014 | 15,908 |
| | 日帰客数 | 970,877 | 909,256 | 851,904 | 781,452 | 610,429 | 703,137 | 688,808 | 625,318 | 421,839 |
| | 計(総入込客) | 1,045,908 | 976,762 | 916,304 | 845,703 | 667,702 | 775,713 | 760,633 | 694,761 | 479,063 |
| 南阿蘇村 | 宿泊客数 | 497,125 | 509,512 | 542,734 | 477,846 | 452,997 | 480,229 | 489,400 | 426,345 | 220,765 |
| | 外国人宿泊客数 | 62,903 | 51,270 | 119,475 | 78,839 | 97,948 | 122,761 | 122,788 | 96,406 | 52,458 |
| | 日帰客数 | 5,907,476 | 6,131,298 | 6,284,491 | 6,078,980 | 6,393,704 | 6,732,323 | 5,992,935 | 5,378,106 | 2,806,978 |
| | 計(総入込客) | 6,404,601 | 6,640,810 | 6,827,225 | 6,556,826 | 6,846,701 | 7,212,552 | 6,482,335 | 5,804,451 | 3,027,743 |
| 南阿蘇地域全体 | 宿泊客数 | 572,156 | 577,018 | 607,134 | 542,097 | 510,270 | 552,805 | 561,225 | 495,788 | 277,989 |
| | 外国人宿泊客数 | 65,010 | 51,747 | 121,112 | 81,920 | 101,820 | 134,563 | 137,653 | 112,420 | 68,366 |
| | 日帰客数 | 6,878,353 | 7,040,554 | 7,136,395 | 6,860,432 | 7,004,133 | 7,435,460 | 6,681,743 | 6,003,424 | 3,228,817 |
| | 計(総入込客) | 7,450,509 | 7,617,572 | 7,743,529 | 7,402,529 | 7,514,403 | 7,988,265 | 7,242,968 | 6,499,212 | 3,506,806 |

■高森町観光協会の声

- ✓ 観光客数としては前年の70%程度であると感じているが、回復傾向にあるとも感じている。また、7月の北部豪雨の影響で7月単月はかなり落ち込んだのではないかと懸念している。
- ✓ 俵山トンネル開通の時に来訪客が増えたので、今回の阿蘇長陽大橋の開通でも来訪客が増えることを期待している。
- ✓ インバウンドが、たかちほ号（熊本～延岡）に乗車しているのをよく見かけるが、それ以外は見かけないのが現状。
- ✓ ファミリー層が少なくなっていると感じる。「阿蘇では地震の被害で遊べない」というイメージがついているのではないかと懸念している。
- ✓ シニア層も少なくなっていると感じ、これは南阿蘇鉄道を含めたインフラの被害の影響と考えている。

2-3-4 宿泊施設の状況

●平成 29 年 10 月現在、南阿蘇村の約 45%の宿泊施設が熊本地震の被害等により営業を再開できていない。

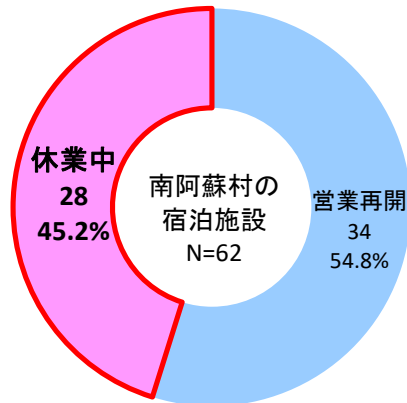


図 南阿蘇地域における宿泊施設の営業状況（平成 29 年 10 月現在）

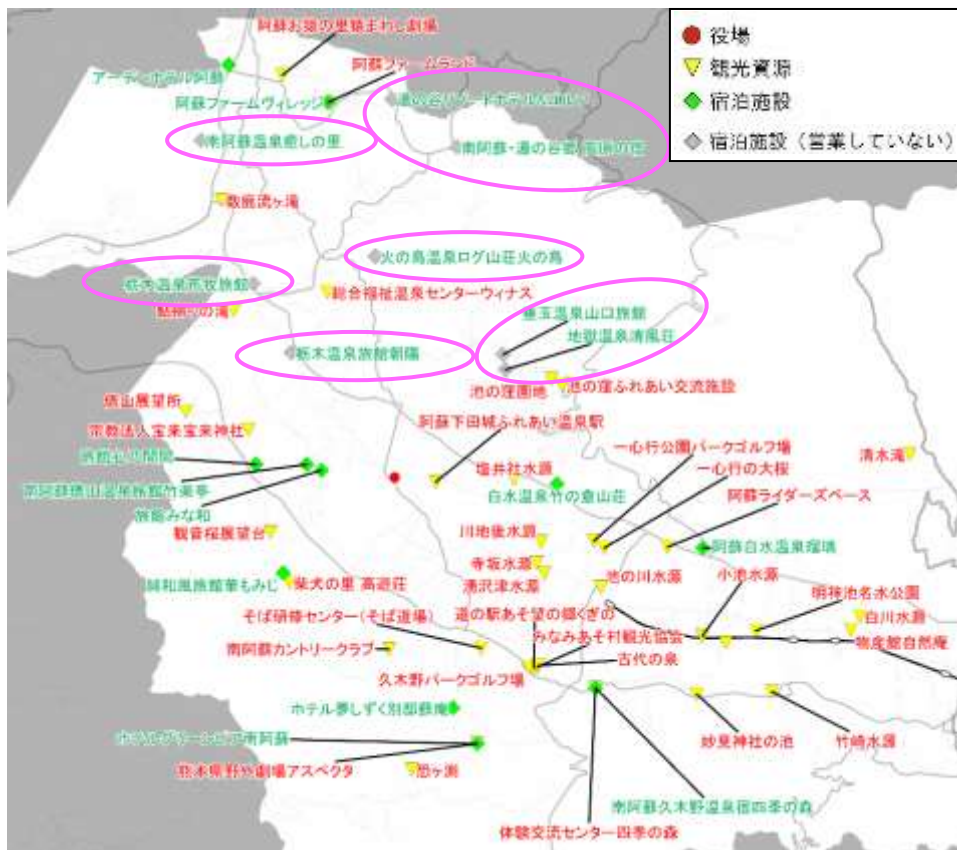


図 観光施設・宿泊施設の分布状況と営業していない宿泊施設の状況

注) ペンションを除いて作図

コラム：地獄温泉の被害

熊本地震とその2か月後の豪雨で甚大な被害を受けた阿蘇山麓の地獄温泉「清風荘」。200年以上の歴史を紡いできた老舗旅館は、被災で全館がほぼ泥に埋まり、周辺道路も寸断された。

※西日本新聞（2017/9/18）

「熊本地震で被災『清風荘』 南阿蘇の“地獄湯”ご家庭に 源泉ボトル詰め、販売開始」



- 今回、平成 29 年南阿蘇地域宿泊事業者アンケートを実施した 12 の宿泊施設について、客室稼働状況を熊本地震前後で比較すると、地震前の平成 27 年 8 月は稼働率 60%以上の宿泊施設が全体の 9 割を占めていたが、地震発生後の平成 28 年同月には 6 割程度まで落ち込み、平成 29 年 8 月も 7 割程度である。
- それ以外の月の稼働率の変化状況をもて、総じて南阿蘇地域の宿泊施設の稼働状況は回復基調にはあるものの、未だ地震発生前の状況には回復しきれていないことが分かる。

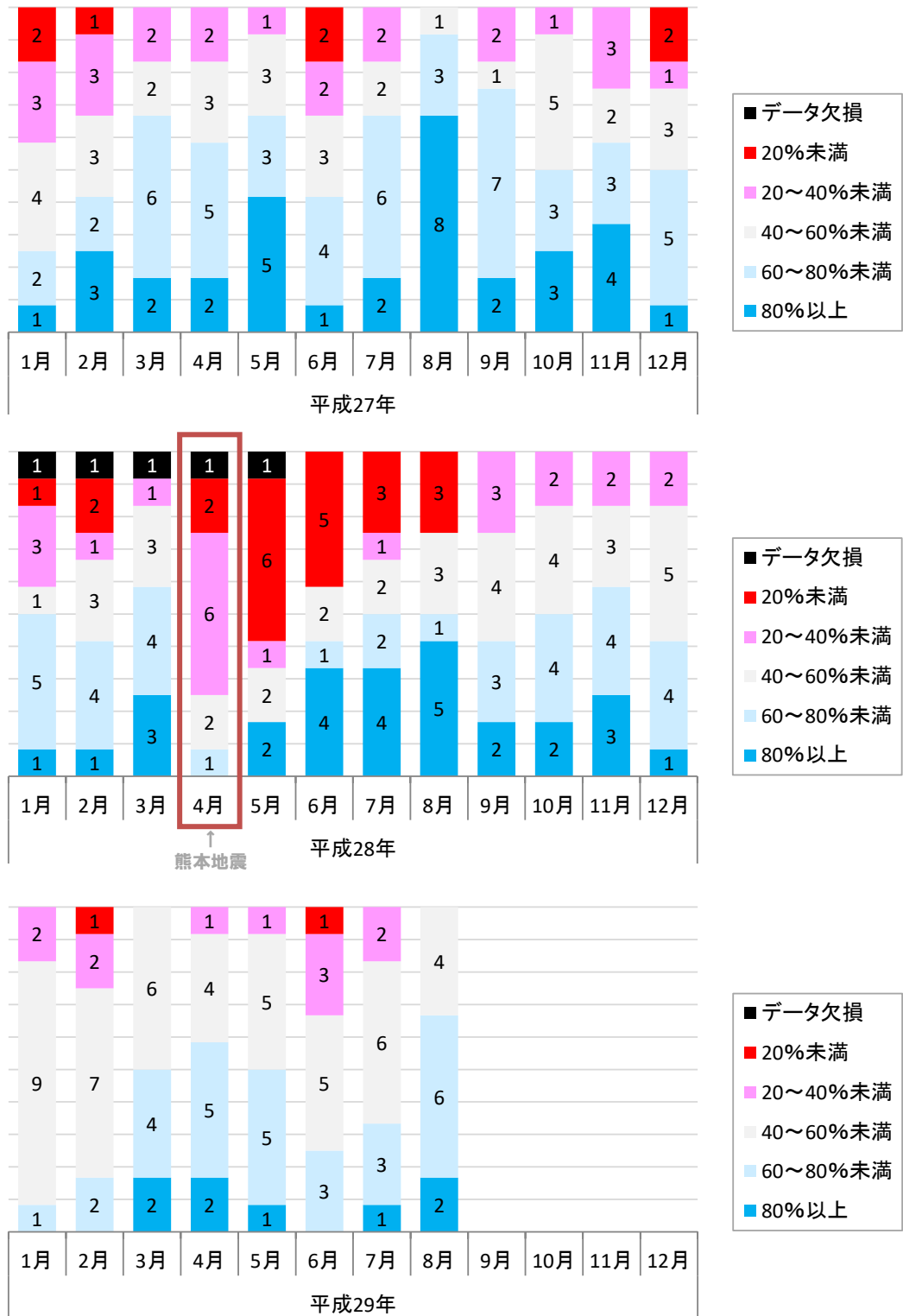


図 南阿蘇地域の宿泊施設の客室稼働状況

参考：平成 29 年南阿蘇地域宿泊事業者アンケート

- なお、そのような状況下においても、「月に数日以上」の訪日外国人の宿泊利用は12社中7社で見られる。
- また、当該施設を利用した訪日外国人の国籍をみると、中国・香港・台湾等の「東・東南アジア地域」のみならず、アメリカ・ヨーロッパといった「欧米地域」の利用もみられた。

表 南阿蘇地域の宿泊施設の訪日外国人の利用状況

■ 訪日外国人観光客の利用

| | 回答票数(事業者) |
|---------|-----------|
| 週に1日以上 | 4 |
| 月に数日 | 3 |
| 年に数日 | 3 |
| 年に数日以下 | 0 |
| 全く利用はない | 1 |
| 無回答 | 1 |
| 計 | 12 |

■ 利用のあった外国人の国籍(複数回答) ※月に数日以上の利用がある施設

| | 回答票数(事業者) |
|--------------|-----------|
| 中国 | 6 |
| 香港 | 6 |
| 台湾 | 6 |
| 韓国 | 4 |
| シンガポール | 4 |
| タイ | 2 |
| マレーシア | 1 |
| インドネシア | 1 |
| アメリカ | 1 |
| その他(ヨーロッパ各国) | 1 |
| 計 | 32 |

参考：平成29年南阿蘇地域宿泊事業者アンケート

■ 阿蘇ファームランドの声

【日帰り客について】

- ✓ 対前年比(H29年1~8月/H28年1~4月)で、平均すると50%程度、連休中等は70%程度の入込となっている。
- ✓ 大分県からの来訪客への影響は少なく、前年比(H29年1~8月/H28年1~4月)70%程度である。道路等の被害が少なかったためと思われる。
- ✓ 福岡と熊本からの来訪客が全体の70%程度であるのは地震前後で変わらないが、その比率が地震前は5:5だったのに対し、地震後は7:3と福岡からの比率が高くなっている。

【宿泊客について】

- ✓ 宿泊施設自体に被害は少なかったが、スタッフ不足やレストラン等関連施設への被害の影響を受け、フル稼働出来なかった。この影響もあり、前年比60~70%となった。
- ✓ 宿泊者の多くは福岡からの来訪客で、次いで長崎や中国地方等であるが、中国地方からの来訪客が特に減少した印象がある。
- ✓ ふっこう割で大きな集客があり、これを活用した団体旅行もあった。地震後は読売旅行がツアーを集中的に組んでおり、南阿蘇鉄道にも乗車していたようだ。

【全体として】

- ✓ 自家用車またはレンタカー利用がほとんどであり、その比率も大きく変化していない。
- ✓ 目の前を通る道が阿蘇山登山道であり、現在通行止めとなっているので団体バス等はほとんど見なくなっている。

2-4 日常生活に関する変化・影響

2-4-1 通勤の状況

- 通勤流動をみると、2町村とも自町村内の通勤流動が7割を占めるが、第2次産業や第3次産業の就業者の3割以上は他市区町村に就業している。
- 高森町に比べ、熊本都市圏に近接している南阿蘇村は熊本市や大津町への一定程度の通勤流動が見られる。
- なお、今回実施した平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果によると、熊本地震前、南鉄を利用して大津町や熊本市に通勤していた回答者が見られた。

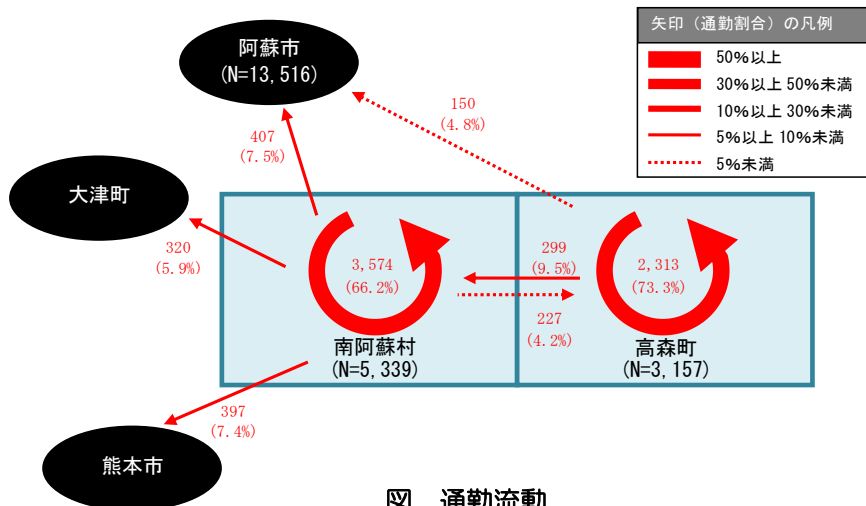


図 通勤流動

資料：平成27年国勢調査

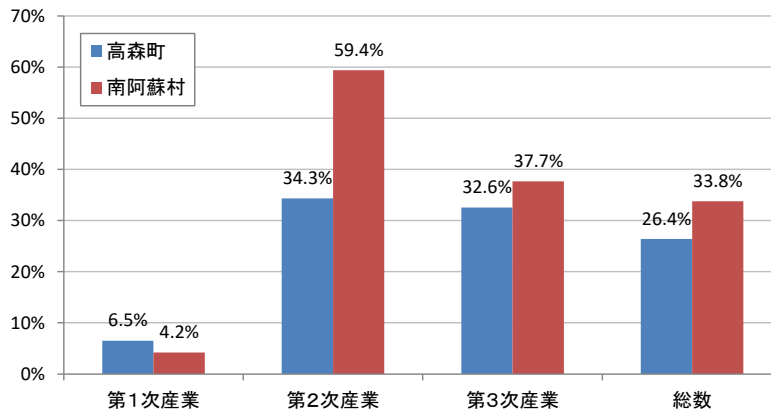


図 他市区町村への就業割合（産業別）

資料：平成27年国勢調査

注) 従業地「不詳」のデータの影響により、上図「通勤流動」と数値に整合が取れないものがある。

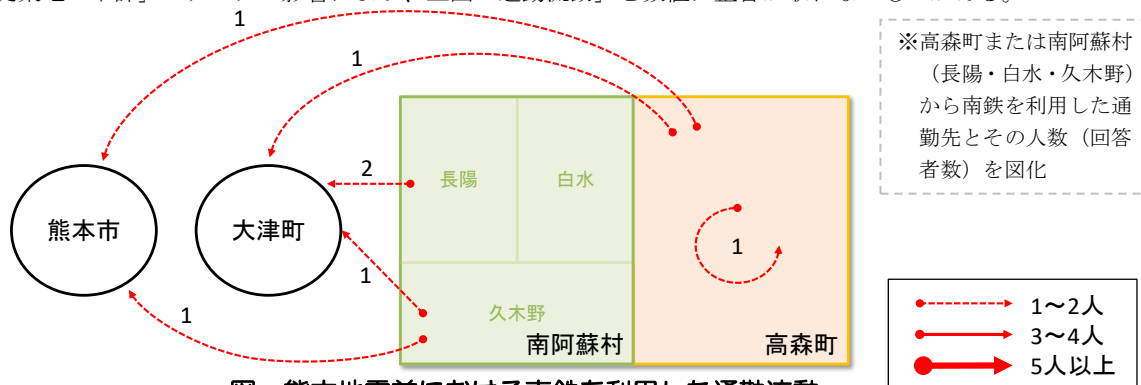


図 熊本地震前における南鉄を利用した通勤流動

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

2-4-2 通学の状況

- 高森町には小学校が1校、中学校が1校、義務教育学校（高森東学園）が1校、高等学校が1校、南阿蘇村には小学校が5校、中学校が1校ある。
- 小中学校への通学にはスクールバスが運行されている。
 - ・高森東学園の児童生徒用にワンボックスカー通勤ター5台、高森中央小・高森中の児童生徒用に中型バス4台。
 - ・南阿蘇村が運行しているスクールバスは中学校5台、小学校5台。熊本地震発生前は立野地区からの中学生の通学には、南鉄を利用（運賃（立野駅～長陽駅）は村が補助）。



図 南阿蘇地域の教育施設の分布状況

- 今回実施した平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果によると、熊本地震前、南鉄を利用して大津町や熊本市、阿蘇市、山鹿市、合志市に通学する回答者が見られた。

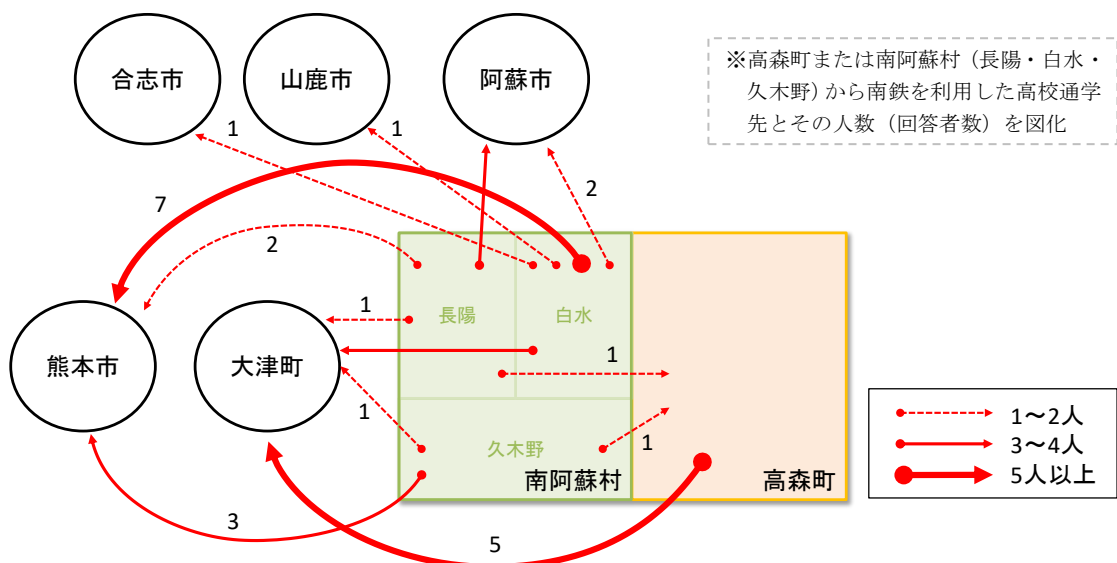


図 熊本地震前における南鉄を利用した高校通学流動

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

- 地震前の地元中学卒業生（平成 27・28 年度高校入学者）の「高森高校」への進学率は 1 割程度。その他、熊本市に 4 割、大津町に 3 割、阿蘇市に 1 割ずつ通学している。
- 地震後に入学した現高校 1 年生は熊本市（4 割）、阿蘇市（1 割）への通学割合は変わらないが、大津町への進学率は約 1 割減少し、逆に高森高校への進学率が約 3 割に増加。
- 鉄道網の不通により、通学の利便性が低下していることが一因となり、地元の高森高校への進学志向が高まっている可能性が考えられる。

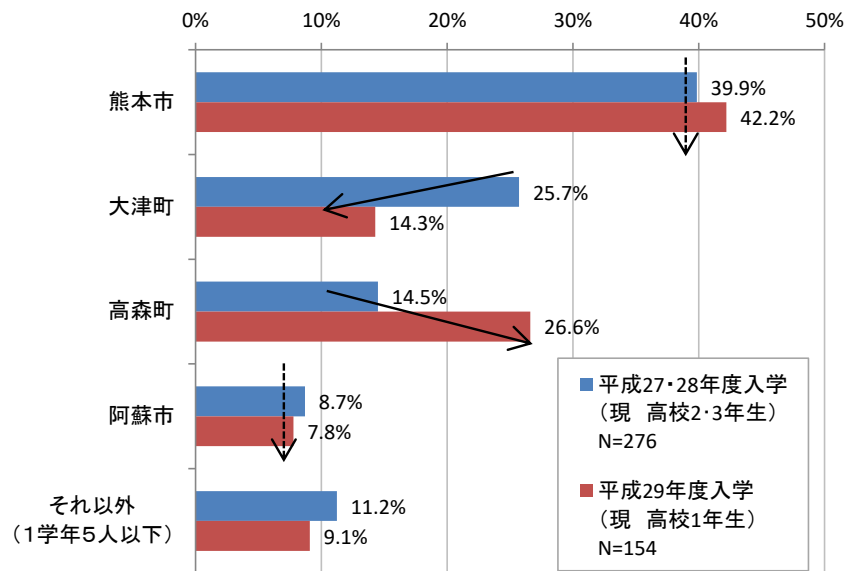


図 熊本地震前後における高校進学先の変化

資料：高森町、南阿蘇村

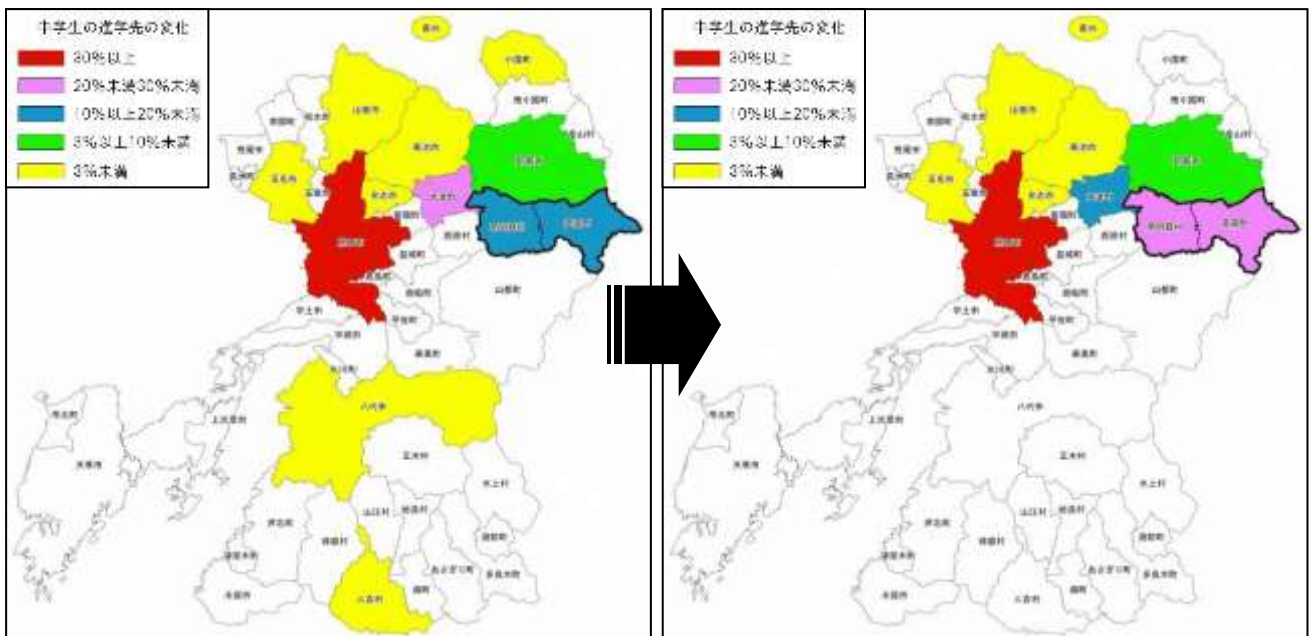


図 熊本地震発生前後における高校進学先の変化

資料：高森町、南阿蘇村

2-4-3 買物・通院の状況

- 商業施設（大規模小売店）は、高森町の役場付近にのみ集積している（南阿蘇村にはなし）。
- 医療施設について、南阿蘇村では南鉄、JR豊肥本線、県道28号等の沿線に複数点在しており、高森町では高森駅や役場付近に集積している（なお、いずれも立地しているのは比較的人口集積があるエリアである）。

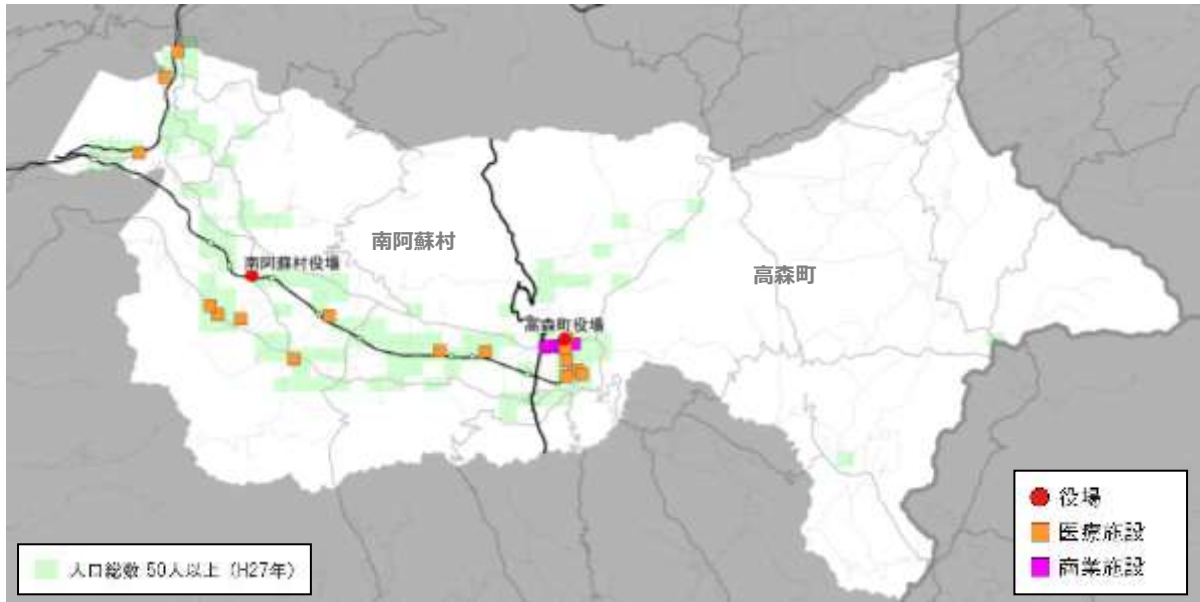


図 南阿蘇地域の医療施設・商業施設（大規模小売店）の分布状況

表 南阿蘇地域の医療施設

| 施設名 | 住所 |
|--------------|----------------------|
| 南阿蘇原眼科 | 熊本県阿蘇郡南阿蘇村大字河陰3989-1 |
| 渡辺内科 | 熊本県阿蘇郡南阿蘇村大字河陰4667 |
| 阿蘇立野病院 | 熊本県阿蘇郡南阿蘇村大字立野185-1 |
| 上村医院 | 熊本県阿蘇郡南阿蘇村大字下野401-5 |
| 寺崎内科胃腸科クリニック | 熊本県阿蘇郡南阿蘇村大字白川2110-1 |
| 藤本医院 | 熊本県阿蘇郡南阿蘇村大字中松2836 |
| あい歯科クリニック | 熊本県阿蘇郡南阿蘇村下野158-48 |
| さくら歯科 | 熊本県阿蘇郡南阿蘇村河陰3790-1 |
| 久木野歯科診療所 | 熊本県阿蘇郡南阿蘇村河陰145-8 |
| 田上歯科医院 | 熊本県阿蘇郡南阿蘇村吉田1442-1 |
| 南郷谷整形外科医院 | 熊本県阿蘇郡高森町大字高森2186-1 |
| 渡邊総合内科クリニック | 熊本県阿蘇郡高森町大字高森2022-3 |
| 平田医院 | 熊本県阿蘇郡高森町大字高森1613-6 |
| 馬原内科医院 | 熊本県阿蘇郡高森町大字高森1678 |
| みもり歯科医院 | 熊本県阿蘇郡高森町高森1973-3 |
| 片山歯科医院 | 熊本県阿蘇郡高森町高森993-5 |

表 南阿蘇地域の商業施設（大規模小売店・高森町のみ）

| 施設名 | 住所 |
|--------------------|---------------------|
| ダイレックス高森店 | 熊本県阿蘇郡高森町大字高森2112-1 |
| ディスカウントドラッグコスモス高森店 | 熊本県阿蘇郡高森町大字高森2078-1 |
| コメリハード&グリーン高森店 | 熊本県阿蘇郡高森町大字高森1986-1 |
| アスカショッピングセンター | 熊本県阿蘇郡高森町大字高森1978-2 |
| ナフコ高森店 | 熊本県阿蘇郡高森町大字高森2210 |
| フレイン高森店 | 熊本県阿蘇郡高森町大字高森2216 |

- 今回実施した平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果により熊本地震前における地域住民の買物流動を見ると、南阿蘇村の中でも白水地区と久木野地区の住民の高森町への流動が顕著である一方で、長陽地区の住民は大津町への買物が顕著にみられることが分かった。
- さらに、南鉄を利用したの買物先をみると、高森町以外にも熊本市や大津町、菊陽町等に買物に行く回答者が見られた。

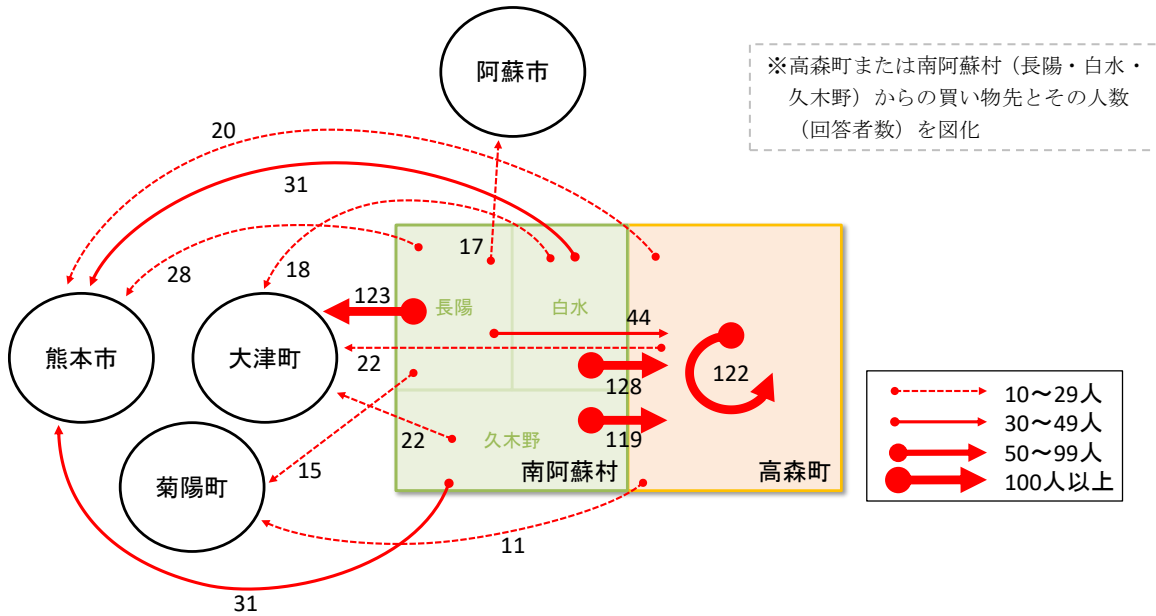


図 南阿蘇地域住民の熊本地震前における買い物流動

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

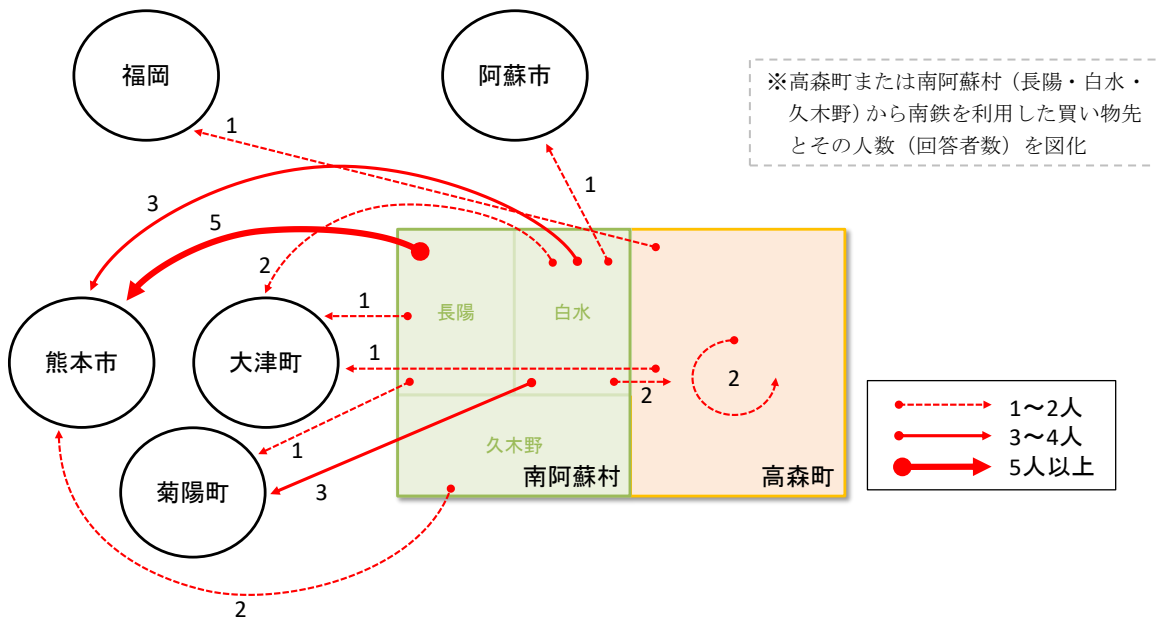


図 南鉄を利用した熊本地震前における買い物流動

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

- 同様に、熊本地震前における地域住民の通院流動を見ると、地域内では高森町や南阿蘇村白水地区への通院がみられるほか、地域外では熊本市や大津町に通院する回答者が見られた。
- さらに、南鉄を利用した通院先をみると、高森町のほか、熊本市や大津町に通院する回答者が見られた。

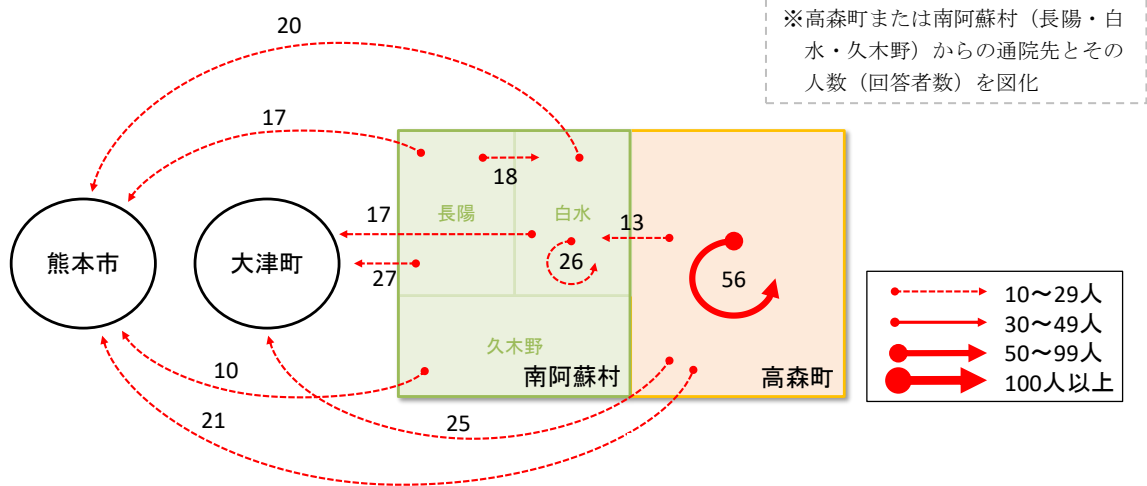


図 熊本地震前における通院流動

参考：平成 29 年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

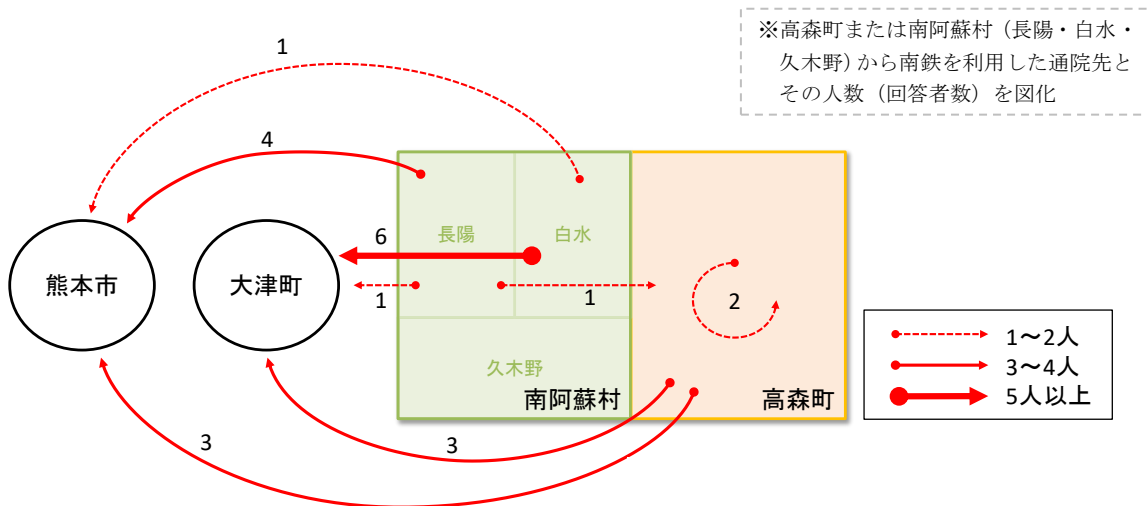


図 南鉄を利用した熊本地震前における通院流動

参考：平成 29 年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

(医療施設従事者等に聞く地震後の通院者の変化等)



■阿蘇立野病院（南阿蘇村）

- ✓ 当院では自由診療で、オゾン活性、ラドン等をしており、患者さんは福岡や熊本市からみえており、以前はJRで来られていましたが、現状はタクシーやマイカーで来られています。
- ✓ この治療は九州でも他2施設程度なので患者さんの利便性のためにも公共交通機関の早期復旧を期待しています。
- ✓ 被災前は、患者さんの割合が、南阿蘇40%、阿蘇市30%、その他30%でした、広域からの利用者がありましたので公共交通がないと困られています。
- ✓ ゆるっとバスが平成29年10月のダイヤ改正で運行されることが決まっていますが、現状バスがないのでタクシーで来られる患者さんは、負担増については困ってると思われます。

■寺崎内科（南阿蘇村）

- ✓ 被災後、通院場所の変化があり、施設利用者が増えました（特に立野周辺からの通院）。
- ✓ 当医院は、胃カメラや大腸カメラの検査が多く、朝8:30に利用者が来られますが、その時間帯に合う公共交通がないため、施設利用者の負担が大きくなります。

■渡邊総合内科クリニック（高森町）

- ✓ 被災後一時的に増加しました。阿蘇立野病院の被災の影響だと思います。

■南郷谷整形外科医院（高森町）

- ✓ 阿蘇立野病院の被災の影響で一時的に増加、その後、阿蘇立野病院の復旧後減少し以前の患者数に戻りつつある。

■馬原内科医院（高森町）

- ✓ 変化はあまり感じていません。
- ✓ 中松～下田駅利用の患者さんが不便だという声をよく聞きます。
- ✓ 地域的に雪の時に公共交通が止まると非常に困りますので、公共交通がうまく連携・機能できるように検討してほしい。

■平田医院（高森町）

- ✓ 南鉄の利用者は来なくなりました。全体的には減少したと思われます。
- ✓ 利用者の方々とは長い付き合いをしているので、患者さん同士のコミュニティーができています。
- ✓ 例えば、帰りのバスの時間も施設側、患者同士が理解し、診察の順番を変更したりで、バスに間に合うよう配慮し患者さんが困らないようにできるだけ対応はしております。
- ✓ 当院の立地上、銀行やお店も近いので、利用者の皆さんはあまり不便、不満はないようです。
- ✓ 複数の患者さんで話し合っ、タクシー乗合で帰られたり工夫されてます。

（小売店に聞く地震後の買物客の変化等）

■ショッピングセンターアスカ（高森町）

- ✓ 被災後は利用者が増えました。

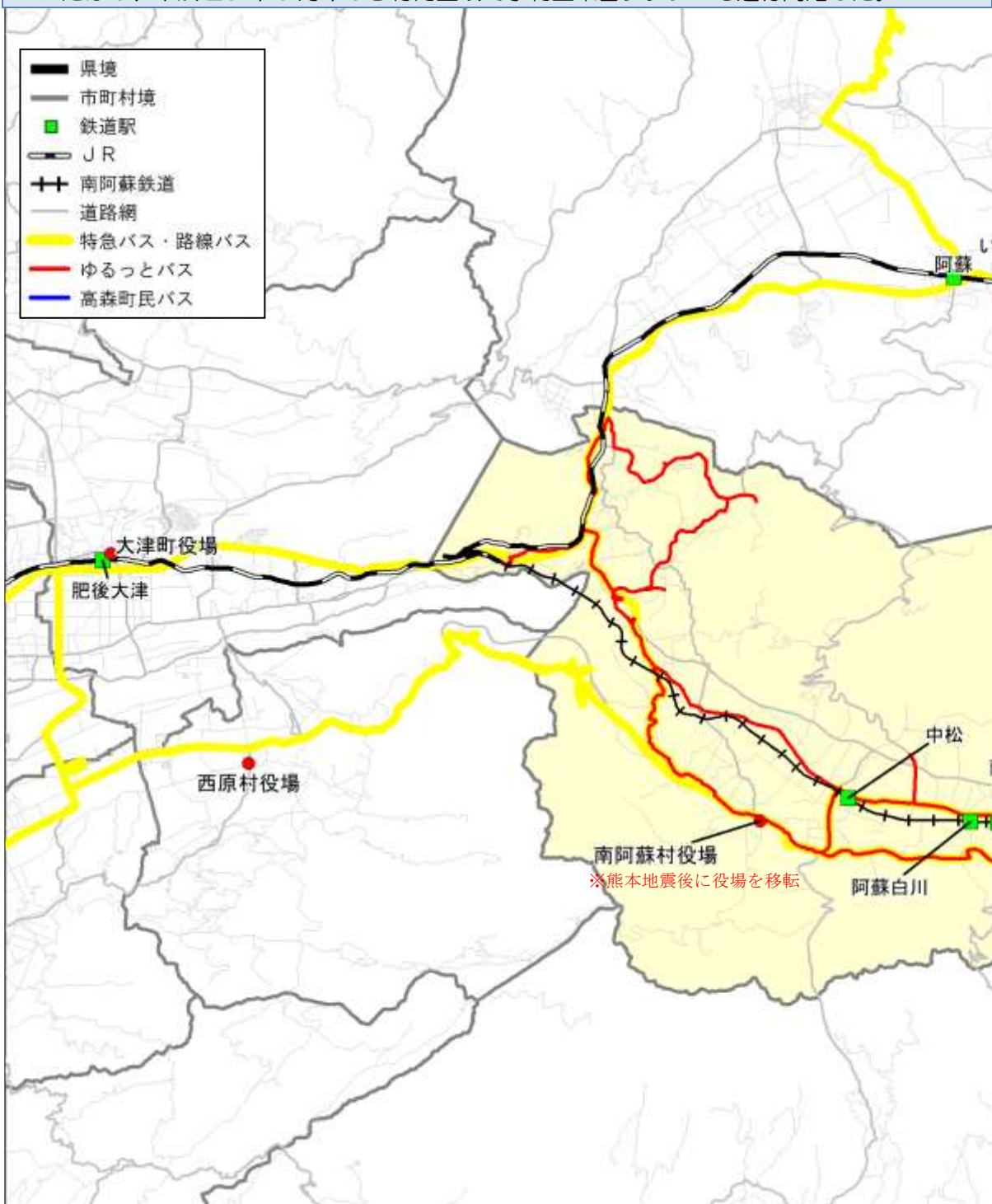
■フレイン 高森店（高森町）

- ✓ 被災後、利用客・売上げが増えました。

2-5 地域公共交通ネットワークに関する変化・影響

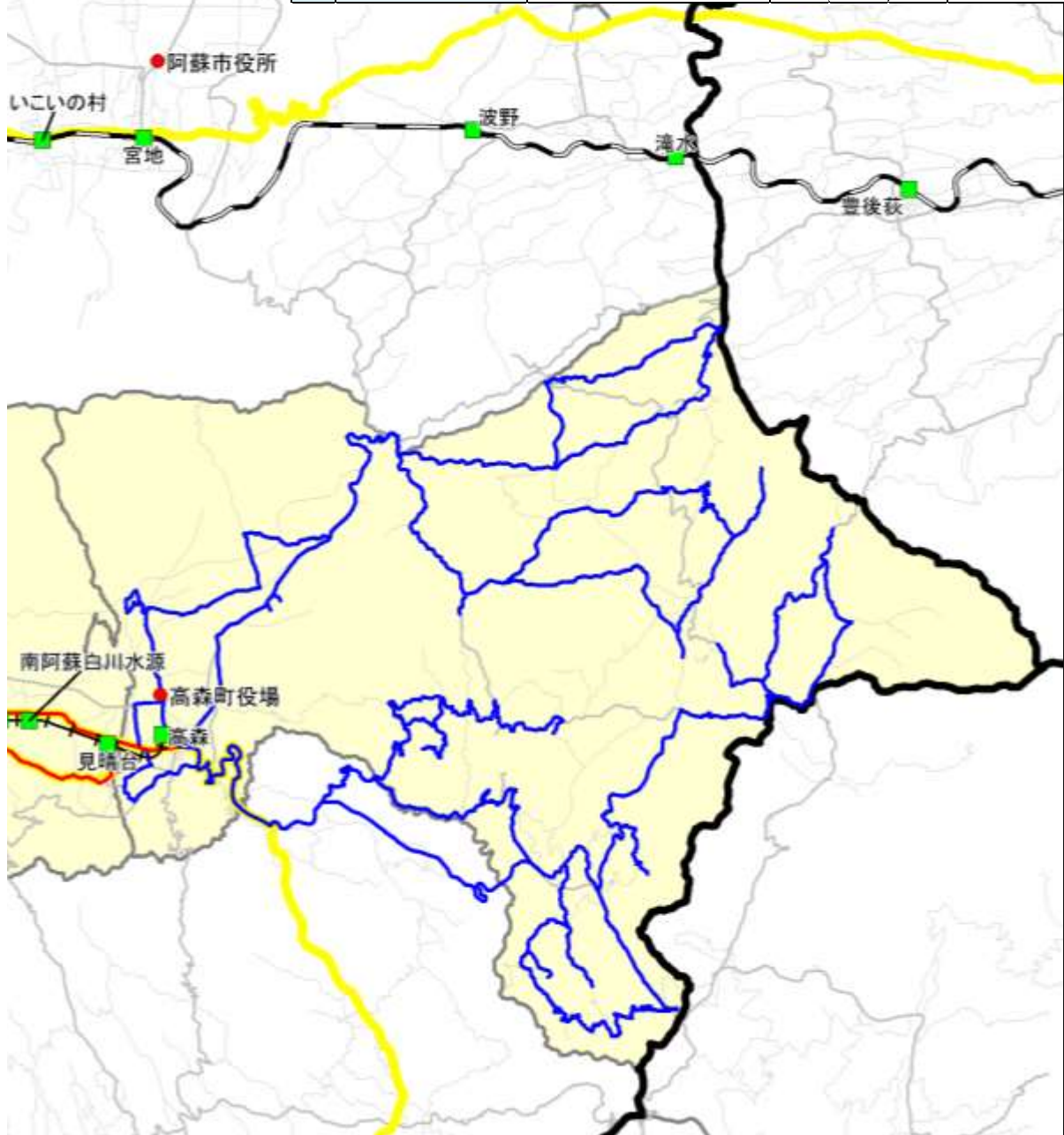
2-5-1 熊本地震前の状況

- 地震前の本地域の公共交通機関について、鉄道網としては地域を東西に横断する南阿蘇鉄道と、熊本～阿蘇～大分間を結ぶJR豊肥本線があり、立野駅で接続していた。
- 地域外からアクセスするバスとしては、熊本と大分を結ぶ特急バス「やまびこ号」が6往復/日、熊本方面から「たかもり号」が4往復/日、高千穂・延岡方面から「たかちほ号」が2往復/日、それぞれ運行。また、熊本市と別府市を結び、阿蘇・黒川・湯布院といった著名な観光地を経由する定期観光バス「九州横断バス」が4往復/日運行していた。
- 地域内の交通手段としては、高森町内を走る「高森町民バス」(6路線)、2町村にまたがる「南阿蘇ゆるっとバス」(3路線)の2種類のコミュニティバスが運行していた。
- また南阿蘇村内では、阿蘇下田城ふれあい温泉駅と垂玉温泉を結び乗合タクシーが運行していたほか、平成28年3月末から村内全域で予約型乗合タクシーも運行開始した。



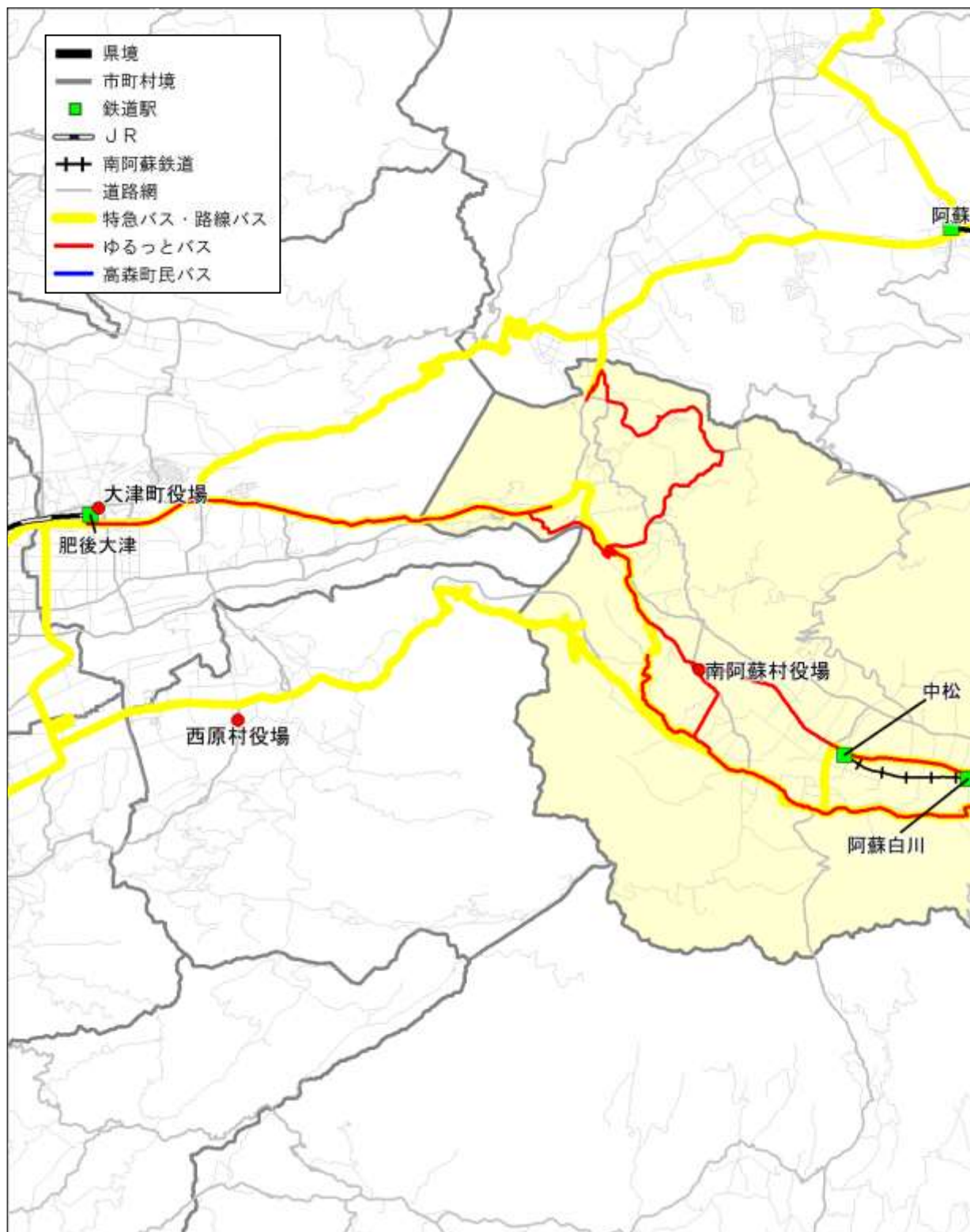
<運行概要>

| 路線名 | 区間 | 運行本数(往復) | | | 運行事業者 | |
|--------|--------------------|-------------------------------|-----------|-----|----------|----------------------|
| | | 平 | 土 | 日祝 | | |
| 南阿蘇鉄道 | 高森駅～立野駅 | 16本 | 15本 | 15本 | 南阿蘇鉄道(株) | |
| JR豊肥本線 | 熊本～大分(立野駅発着便をカウント) | 20本 | 20本 | 20本 | JR九州 | |
| 特急バス | 九州横断バス(定期観光バス) | 熊本駅前～別府駅前本町 | 4本 | 4本 | 4本 | 九州産交バス(株) |
| | やまびこ号 | 熊本駅前～大分 | 6本 | 6本 | 6本 | 九州産交バス(株) 大分バス(株) |
| | たかちほ号 | 熊本駅前～延岡バスセンター | 2本 | 2本 | 2本 | 九州産交バス(株) 宮崎交通(株) |
| 路線バス | たかもり号 | 西部車庫～高森中央 | 4本 | 4本 | 4本 | 産交バス(株) |
| ゆるっとバス | 白水コース | 立野駅～白川水源入口～高森駅 | 4本 | 4本 | 3本 | 産交バス(株) |
| | 久木野コース | 立野駅～久木野庁舎前～高森駅 | 3本 | 2本 | 2本 | 産交バス(株) |
| | 湯の谷コース | 立野駅～久木野庁舎前～白川水源入口～高森駅 | 3本 | 3本 | 3本 | 産交バス(株) |
| 高森町民バス | 色見環状線(温泉館経由) | 高森町役場～天神～洗川～色見入口～天神 | 4本 | 3本 | 3本 | 産交バス(株) |
| | 色見環状線(色見経由) | 天神～色見入口～洗川～天神 | 3本 | 2本 | 2本 | 産交バス(株) |
| | 草部南部線 | 高森温泉館～天神～草部出張所～水迫～草部出張所～高森中央 | 月・木 3本 | - | - | 産交バス(株) |
| | 河原線 | フレイン高森店～上玉来～黒岩～味鳥～高森中央 | 月・木 2本 | - | - | 産交バス(株) |
| | 津留・野尻線 | 高森温泉館～下切～永野～都留～高森温泉館 | 月・木 2本 | - | - | 産交バス(株) |
| | 尾下線 | フレイン高森店～高森駅～峰の宿～大畑～下山～百川～高森中央 | 火・金 2本 | - | - | 産交バス(株) |
| | 草部北部線 | 高森温泉館～小村～今村～高森中央 | 火・金 3本 | - | - | 産交バス(株) |



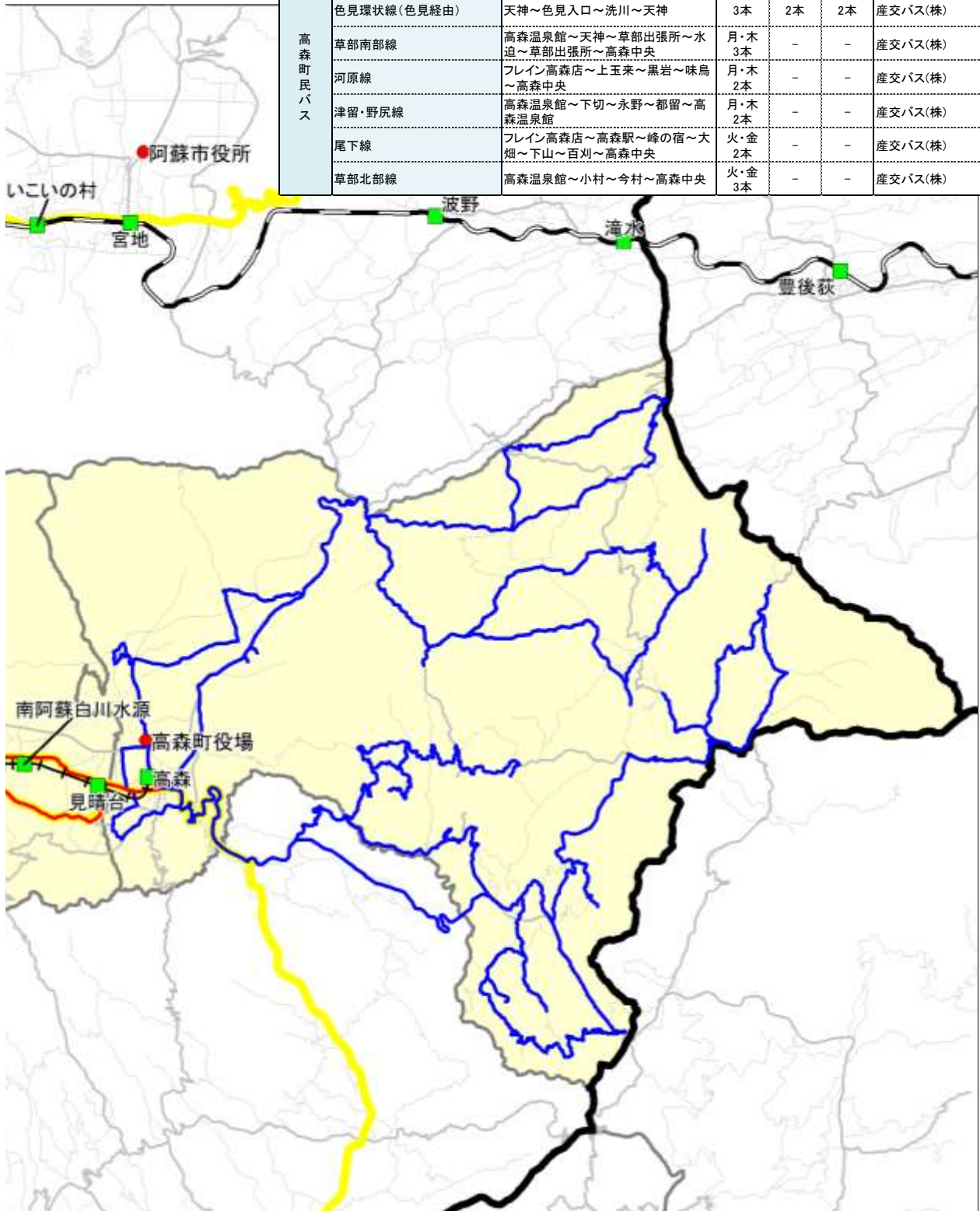
2-5-2 熊本地震後（現在）の状況

- 熊本地震後（平成29年10月末現在）においては、南阿蘇鉄道の中松～立野間、JR豊肥本線の肥後大津～阿蘇間が未だ不通となっている。
- また、鉄道網の不通に伴い、高森とJR肥後大津駅を結ぶ「南郷ライナー」（2往復/日）が平成29年4月から運行している。
- さらに、平成29年8月末の長陽大橋ルートの開通を契機として、同年10月からゆるっとバスのルート・ダイヤ改正が行われ、JR肥後大津駅と高森駅を結ぶルートが新設されている（6往復/日）。なお、ゆるっとバスは区間制運賃（100～1,010円）であり、高森駅～肥後大津駅で片道1,010円/人となっている。
- 垂玉温泉行の乗合タクシーは、道路の損傷のため、運休中となっている。



<運行概要>

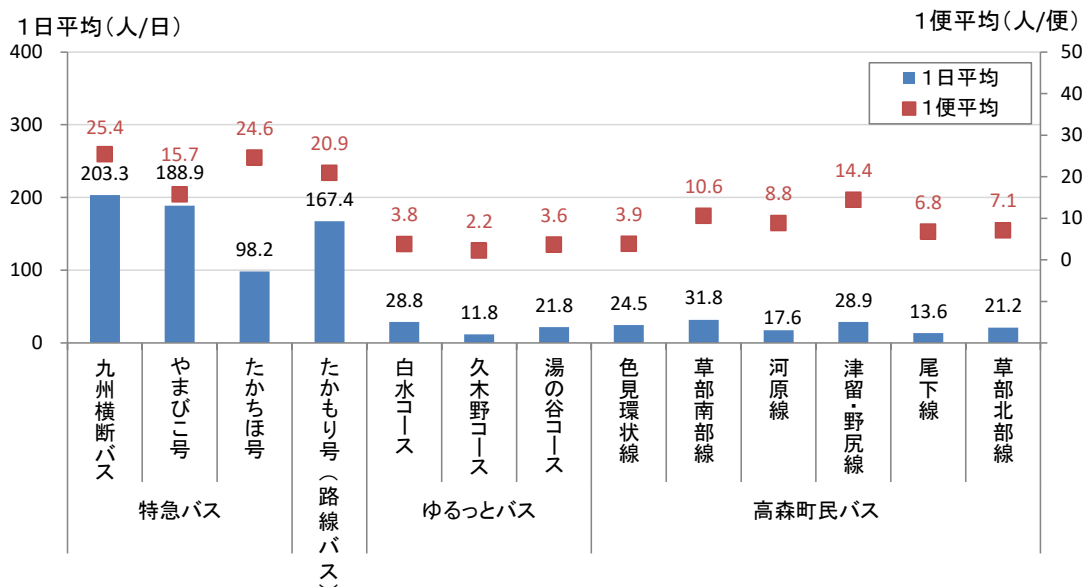
| 路線名 | 区間 | 運行本数(往復) | | | 運行事業者 | |
|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|-----------|-------|----------|----------------------|
| | | 平 | 土 | 日祝 | | |
| 南阿蘇鉄道 | 高森駅～中松駅 | 3本 | 4本 | 4本 | 南阿蘇鉄道(株) | |
| JR豊肥本線 | 熊本～肥後大津 (肥後大津駅発着便をカウント) | 52本 | 48.5本 | 48.5本 | JR九州 | |
| | 阿蘇～大分 | 5本 | 5本 | 5本 | JR九州 | |
| 特急バス | 九州横断バス(定期観光バス) | 熊本駅前～別府駅前本町 | 2本 | 2本 | 2本 | 九州産交バス(株) |
| | やまびこ号 | 熊本駅前～大分 | 8本 | 8本 | 8本 | 九州産交バス(株) 大分バス(株) |
| | たかちほ号 | 熊本駅前～延岡バスセンター | 2本 | 2本 | 2本 | 九州産交バス(株) 宮崎交通(株) |
| 路線バス | 快速たかもり号 | 西部車庫～高森中央 | 4本 | 4本 | 4本 | 産交バス(株) |
| | 快速南郷ライナー | 大津駅(南口)～高森中央 | 2本 | 2本 | 2本 | 産交バス(株) |
| ゆ ば る っ と | 白水ルート | 高森駅前～大津駅(南口) | 6本 | 6本 | 5本 | 産交バス(株) |
| | 久木野ルート | 高森駅前～アーデンホテル阿蘇 | 2本 | 2本 | 2本 | 産交バス(株) |
| 高 森 町 民 バ ス | 色見環状線(温泉館経由) | 高森町役場～天神～洗川～色見入口～天神 | 4本 | 3本 | 3本 | 産交バス(株) |
| | 色見環状線(色見経由) | 天神～色見入口～洗川～天神 | 3本 | 2本 | 2本 | 産交バス(株) |
| | 草部南部線 | 高森温泉館～天神～草部出張所～水迫～草部出張所～高森中央 | 月・木 3本 | - | - | 産交バス(株) |
| | 河原線 | フレイン高森店～上玉来～黒岩～味鳥～高森中央 | 月・木 2本 | - | - | 産交バス(株) |
| | 津留・野尻線 | 高森温泉館～下切～永野～都留～高森温泉館 | 月・木 2本 | - | - | 産交バス(株) |
| | 尾下線 | フレイン高森店～高森駅～峰の宿～大畑～下山～百刈～高森中央 | 火・金 2本 | - | - | 産交バス(株) |
| | 草部北部線 | 高森温泉館～小村～今村～高森中央 | 火・金 3本 | - | - | 産交バス(株) |



2-5-3 地震前後の各公共交通の利用状況

- 地震後の各公共交通の利用状況をみると、定期観光バス「九州横断バス」は1日あたり約155人/日、1便あたり約39人/便となっており、地震後の減便の影響で1日あたり利用数は2割減少しているものの、1便あたり利用者数は1.5倍となっている。
- 同様に、観光客や交流者等の利用も多くみられる「やまびこ号」は1日あたり約368人/日、1便あたり23人/便となっており、地震後の増便により1日あたり利用数は約2倍となっており、1便あたり利用者数も約1.5倍となっている。
- 主として生活交通となる「たかちほ号」と「たかもり号」はそれぞれ約93人/日（約23人/便）、約160人/日（20人/便）となっており、どちらも地震前後で便数は変わらないものの、1便あたり1～2人程度利用者が減少している。
- 地域内交通となる「ゆるっとバス」と「高森町民バス」はそれぞれ約5～46人/日（約1～4人/便）、約11～34人/日（約4～11人/便）となっており、ゆるっとバスには乗合利用がなされていない路線があるほか、高森町民バスは1便あたり4人程度利用者が減少している路線もある。

<熊本地震前の利用状況（H27年10月）>



<熊本地震後（現在）の利用状況（H29年10月）>

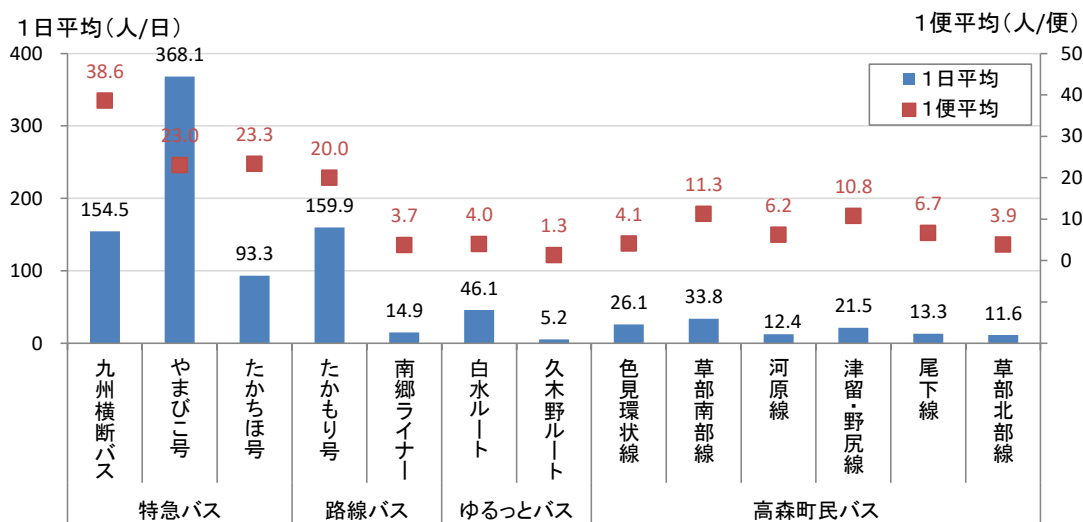


図 地震前後の各公共交通の利用状況

資料：九州産交バス（株）、産交バス（株）

表 地震前後の各公共交通の利用状況

<熊本地震前の利用状況（H27年10月）>

| 路線名 | | 1日平均(人/日) | 1便平均(人/便) |
|--------|--------|-----------|-----------|
| 特急バス | 九州横断バス | 203.3 | 25.4 |
| | やまびこ号 | 188.9 | 15.7 |
| | たかちほ号 | 98.2 | 24.6 |
| 路線バス | たかもり号 | 167.4 | 20.9 |
| ゆるっとバス | 白水コース | 28.8 | 3.8 |
| | 久木野コース | 11.8 | 2.2 |
| 高森町民バス | 色見環状線 | 24.5 | 3.9 |
| | 草部南部線 | 31.8 | 10.6 |
| | 河原線 | 17.6 | 8.8 |
| | 津留・野尻線 | 28.9 | 14.4 |
| | 尾下線 | 13.6 | 6.8 |
| | 草部北部線 | 21.2 | 7.1 |

<熊本地震後の利用状況（H29年10月）>

| 路線名 | | 1日平均(人/日) | 1便平均(人/便) |
|--------|--------|-----------|-----------|
| 特急バス | 九州横断バス | 154.5 | 38.6 |
| | やまびこ号 | 368.1 | 23.0 |
| | たかちほ号 | 93.3 | 23.3 |
| 路線バス | たかもり号 | 159.9 | 20.0 |
| ゆるっとバス | 白水ルート | 46.1 | 4.0 |
| | 久木野ルート | 5.2 | 1.3 |
| 高森町民バス | 色見環状線 | 26.1 | 4.1 |
| | 草部南部線 | 33.8 | 11.3 |
| | 河原線 | 12.4 | 6.2 |
| | 津留・野尻線 | 21.5 | 10.8 |
| | 尾下線 | 13.3 | 6.7 |
| | 草部北部線 | 11.6 | 3.9 |

<熊本地震後の比較（地震後－地震前）>

| 路線名 | | 1日平均(人/日) | 1便平均(人/便) |
|--------|--------|-----------|-----------|
| 特急バス | 九州横断バス | -48.7 | 13.2 |
| | やまびこ号 | 179.2 | 7.3 |
| | たかちほ号 | -4.9 | -1.2 |
| 路線バス | たかもり号 | -7.5 | -0.9 |
| ゆるっとバス | 白水ルート | 17.3 | 0.2 |
| | 久木野ルート | -6.6 | -0.9 |
| 高森町民バス | 色見環状線 | 1.5 | 0.2 |
| | 草部南部線 | 2.0 | 0.7 |
| | 河原線 | -5.3 | -2.6 |
| | 津留・野尻線 | -7.4 | -3.7 |
| | 尾下線 | -0.2 | -0.1 |
| | 草部北部線 | -9.7 | -3.2 |

注) 地震前後で比較できない「湯の谷コース」と「南郷ライナー」は表に掲載していない

3. 熊本地震による南阿蘇鉄道に関する変化・影響

3-1 南阿蘇鉄道の概要

- 南阿蘇鉄道（＝南鉄）は南阿蘇村の立野駅から高森町の高森駅に至る営業キロ 17.7km、駅数 10 駅の鉄道路線。起点の立野駅ではJR豊肥本線と接続している。
- 旧国鉄高森線が昭和 56 年、第一次廃線対象の特定地方交通線に指定されたことにより、バス転換案が示される中、地元の熱意・出資によって、昭和 60 年に第三セクターの南阿蘇鉄道株式会社を設立し、翌 61 年 4 月 1 日に開業した。

○会社概要

- ・設立年月日 昭和 60 年 4 月 1 日
- ・資本金 1 億円
 - * 株主（出資額）
高森町（3,390 万円）、南阿蘇村（5,650 万円）、山都町（700 万円）、西原村（250 万円）、大津町（5 万円）、阿蘇南部農協協議会（5 万円）
- ・営業区間 立野駅～高森駅（17.7 km、10 駅）
- ・車両数 10 両（うち、トロッコ列車 1 編成 5 両）
- ・従業員 8 人（※震災前 15 人）

○役員

- ・代表取締役：高森町長
- ・取締役副社長：南阿蘇村長
- ・専務取締役：常勤 1 名
- ・取締役：県企画振興部交通政策・情報局長、西原村長、山都町長、大津町長

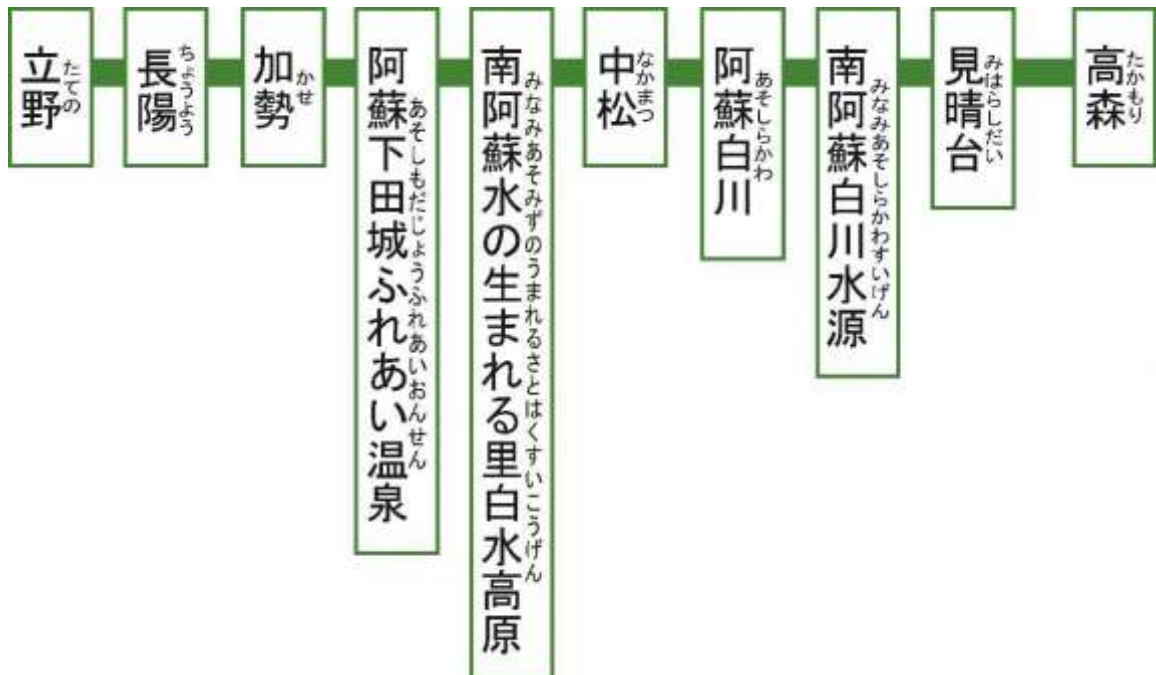


図 南阿蘇鉄道の路線

- 熊本地震により橋りょうやトンネル等で甚大な被害が発生。
- 国土交通省が平成 29 年 4 月に公表した「南阿蘇鉄道の鉄道施設災害復旧調査に関する報告書」によると、全線復旧までには、設計着手から 5 年程度の期間と約 65～70 億円の費用が必要とされている。
- 平成 28 年 7 月 31 日に、中松～高森間で部分運転を再開した。

表 「南阿蘇鉄道」の復旧費用（概算）と復旧見通し（設計・工事期間）

| | 被災箇所 | 復旧見通し (設計・工事期間) | 復旧費用 (概算) |
|-------|------------------------|--------------------|--------------|
| 立野～長陽 | 第一白川橋りょう | 5年程度 | 約40億円 |
| | 犀角山トンネル | 3年程度 | 約20～25億円 |
| | 戸下トンネル | | |
| | 立野橋りょう | 1年程度 | 約5億円 |
| | 擁壁の損傷・斜面の崩壊等 (18箇所) | | |
| 長陽～中松 | 軌道の変状等 (20箇所) | | |
| 合 計 | | | 約65～70億円 |



写真 激しい軌道変状



写真 犀角山トンネル内の亀裂



写真 中松～高森間部分運転再開の様子



図 主な被災箇所の位置

- 平成30年3月末時点では、中松～高森間で平日は普通列車が3往復運転。うち1往復はラッピング列車「がんばれクマモト！マンガよせがきトレイン」を運転している。
- 土・休日は、普通列車（マンガよせがきトレイン）2往復、トロッコ列車が2往復運転している。

南阿蘇鉄道時刻表(高森駅～中松駅間) 平成30年3月11日～

南阿蘇鉄道 高森駅
TEL 0967-62-0058
FAX 0967-62-0075

| 平日ダイヤ | | | |
|-------|-------|--------------------------|-------|
| 列車番号 | 普通列車 | | |
| | B2 | B8004 マンガよせがき トレイン | B8008 |
| 高森 | 10:00 | 11:30 | 14:30 |
| 見晴台 | 10:02 | 11:34 | 14:34 |
| 白川水源 | 10:06 | 11:39 | 14:39 |
| 阿蘇白川 | 10:08 | 11:42 | 14:42 |
| 中松 | 10:13 | 11:49 | 14:49 |

| 土・日・祝日ダイヤ | | | | |
|-----------|-----------------------|----------------|--------------------------|----------------|
| 列車番号 | 普通 | トロッコ | 普通※ | トロッコ |
| | B1 マンガよせがき トレイン | B9304 ゆうすげ号 | B8005 マンガよせがき トレイン | B9308 ゆうすげ号 |
| 高森 | 10:00 | 11:30 | 13:15 | 14:30 |
| 見晴台 | 10:02 | 11:34 | 13:19 | 14:34 |
| 白川水源 | 10:06 | 11:39 | 13:24 | 14:39 |
| 阿蘇白川 | 10:08 | 11:42 | 13:27 | 14:42 |
| 中松 | 10:13 | 11:51 | 13:36 | 14:51 |

| 平日ダイヤ | | | |
|-------|-------|--------------------------|-------|
| 列車番号 | 普通列車 | | |
| | B3 | B8001 マンガよせがき トレイン | B8009 |
| 中松 | 10:20 | 12:00 | 15:00 |
| 阿蘇白川 | 10:26 | 12:10 | 15:10 |
| 白川水源 | 10:28 | 12:13 | 15:13 |
| 見晴台 | 10:32 | 12:18 | 15:18 |
| 高森 | 10:36 | 12:23 | 15:23 |

| 土・日・祝日ダイヤ | | | | |
|-----------|-----------------------|----------------|--------------------------|----------------|
| 列車番号 | 普通 | トロッコ | 普通※ | トロッコ |
| | B1 マンガよせがき トレイン | B9305 ゆうすげ号 | B8006 マンガよせがき トレイン | B9309 ゆうすげ号 |
| 中松 | 10:20 | 12:00 | 13:45 | 15:00 |
| 阿蘇白川 | 10:26 | 12:10 | 13:55 | 15:10 |
| 白川水源 | 10:28 | 12:13 | 13:58 | 15:13 |
| 見晴台 | 10:32 | 12:18 | 14:03 | 15:18 |
| 高森 | 10:36 | 12:25 | 14:10 | 15:25 |

運賃表

()は子供運賃

| | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|----|
| 高森 | | | | |
| 170 (90) | 見晴台 | | | |
| 210 (110) | 170 (90) | 白川水源 | | |
| 240 (120) | 210 (110) | 170 (90) | 阿蘇白川 | |
| 280 (150) | 240 (120) | 210 (110) | 210 (110) | 中松 |

<トロッコ列車乗車券販売方法>

- 販売方法
当日10時より先着順で高森駅で切符を販売いたします。
- トロッコ運賃について
トロッコ列車は、普通運賃のほか下記のトロッコ料金が必要です。
(往復) 大人800円 小人500円
(片道) 大人500円 小人300円
※小人は、3歳以上です。又、年齢に関係なく指定席が必要な場合は有料となります。

- ◆中松-立野駅間は熊本地震のため不通。
- ◆平日でもトロッコ列車で運行する場合があります。
- ◆ラッピング列車は団体予約で車間を変更する場合があります。高森駅へお問い合わせください。

- ◆トロッコ列車ゆうすげ号は土・休日のみ運行いたします。満席でご乗車できない場合もあります。
- ◆春休み(3月18日～4月8日)、ゴールデンウィーク(4月28日～5月6日)、夏休み(7月21日～8月31日)は毎日トロッコ列車を運行します。
- ◆※高森13:15発、中松13:45発は臨時トロッコとなる場合があります。高森駅へお問い合わせください。
- ◆トロッコ列車は全席指定席となっております。運賃とは別に料金が必要です。
- ◆トロッコ列車は、先着順で当日高森駅で発売します。中松駅は無人駅ですので、到着した車掌より購入となります。

【トロッコ列車ご利用の沿線住民の皆さまへ】

- ◆沿線住民(南阿蘇村、高森町)のお客様は、公的機関が発行する証明書(免許証や保険証、診察券等)などにより住所が確認できれば運賃のみで乗車できます。



写真 がんばれクマモト！マンガよせがきトレイン

3-3 輸送人員と収支状況

- 平成24年度から27年度の利用者数の推移をみると、全体的には利用者が増加傾向。
- 内訳をみると、定期券利用は減少傾向にあるが、定期外の利用者が増加していた。
- また、外国人の利用者が平成24年度から27年度にかけて約10倍に急増していた。
- 熊本地震により甚大な被害が発生し、直後から全線で運休。その後、中松～高森間で運転を再開したものの、平成28年度の利用者数は著しく落ち込んだ（前年比86%減）。

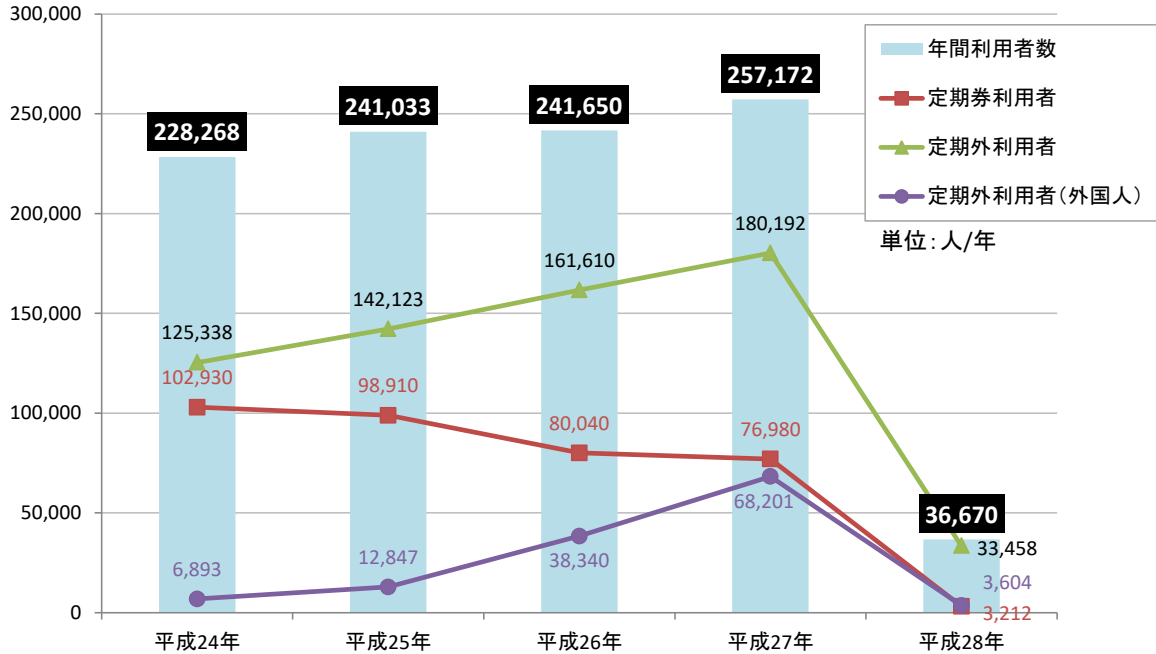


図 輸送人員の推移

- 平成27年度の利用者数のうち、通勤・通学定期の利用者は約3割。残りの約7割は定期外の利用者であった。
- 一方、通勤・通学の定期収入は全体の1割程度であり、運賃収入の4割を占めるのは専ら観光客に利用される「トロッコ列車」である。
- このことから、南鉄は観光需要の取り込みにより、地域住民の生活交通を維持していたことがわかる。

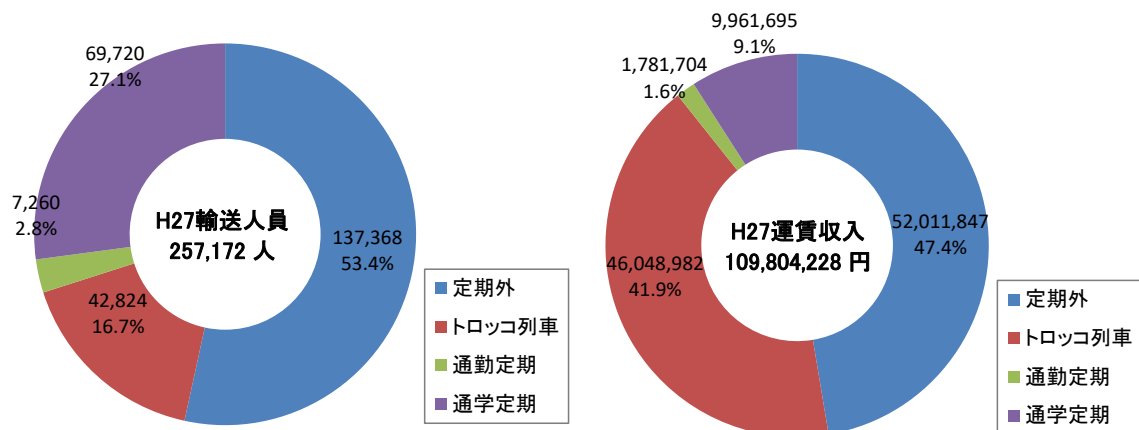


図 平成27年度の輸送人員と運賃収入の構造

- 南鉄の営業費用は年間 1 億～1 億 3,000 万円程度で推移。熊本地震前、収支率は増加傾向にあり、80～90%を維持していた。
- しかしながら、平成 28 年度は、輸送人員とともに運賃収入も大幅に落ち込み、営業収支率はわずか 14.5%と経営状況が大きく悪化した。

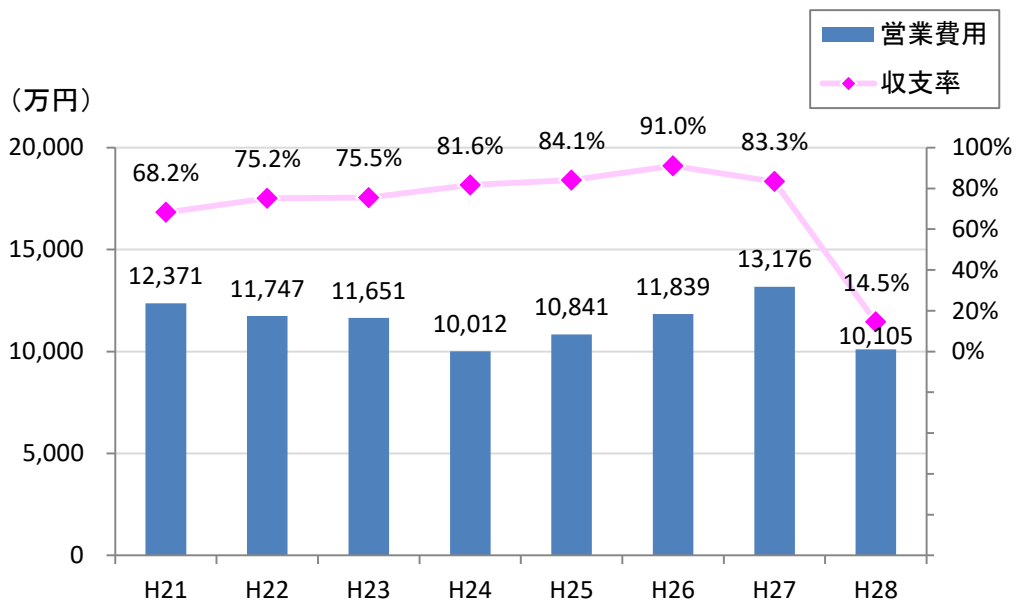


図 営業費用と収支率の推移

コラム：南阿蘇鉄道経営安定化基金（平成 29 年 3 月時点 資料引用）

南阿蘇鉄道の運営については、町村の負担及び町村民から寄せられた寄付金・基金について一切使用せず、国からの補助金（転換交付金）のみを活用し最小限の維持・修繕を行い運営している。

○昭和61年（開業当初）

| 自治体基金 | | | | 住民基金 |
|--------------------|---------|---------|-------|-----------|
| 転換交付金 (国→地元自治体) | 市町村負担金 | 都道府県負担金 | 寄付金 | 住民基金(高森町) |
| 3億2,400万円 | 6,000万円 | 6,000万円 | 326万円 | 2,166万円 |

【特定地方交通線転換交付金】
転換交付金とは、国鉄から第3セクター「南阿蘇鉄道」への転換に要する初期投資(車両購入、整備等)や赤字補填のための補助金

○平成29年3月

| 自治体基金 | | | | 住民基金 |
|--------------------|---------|---------|-------|-----------|
| 転換交付金 (国→地元自治体) | 市町村負担金 | 都道府県負担金 | 寄付金 | 住民基金(高森町) |
| 5,400万円 | 6,000万円 | 6,000万円 | 326万円 | 2,166万円 |

※転換交付金以外は、元金のみ(未使用)

※平成29年3月時点資料引用

3-4 南阿蘇鉄道の駅舎

- 南阿蘇鉄道の10の駅舎はそれぞれに異なる外観を有していることが特徴の1つである。
- また、駅舎を活用したカフェやレストラン、古本屋、温泉施設などが営業されており、熊本地震前から南阿蘇地域にとっての南鉄の駅は、列車の乗降場所や列車を待つ場所という存在に限らず、それ自体が目的地であり、地元住民や交流者の集いの場であり、南阿蘇地域の魅力を発信する場でもあった。

<立野駅>



<長陽駅>



<加勢駅>



<阿蘇下田城ふれあい温泉駅>



<南阿蘇水の生まれる里白水高原駅>



<中松駅>



<阿蘇白川駅>



<南阿蘇白川水源駅>



<見晴台駅>



<高森駅>



表 南阿蘇鉄道の各駅の概要（主な催し物など）

| 駅名 | 開業年月日 | 有人 無人 | ホーム | トイレ | 駐車場 駐輪場 (台数) | 特記事項 | | |
|-------------------------|---------------------------|----------|-----------------------------------|---|--------------------|--------------------------|---|---|
| | | | | | | 併設店舗 | 営業時間・定休日 | 備考 |
| 立野駅 | 1916年 (大正5年) 11月11日 | 無人 | 南阿蘇鉄道:1面1線 JR九州:1面2線 計:2面3線 | 有り | 40台 15台 | ニコニコ屋 * 饅頭/食堂/土産屋 | 8:00~17:00 (定休日:火) | |
| 長陽駅 | 1928年 (昭和3年) 2月12日 | 無人 | 単式1面1線 | 男:小1、洋1 女:洋2 | 30台 20台 | 久永屋 * カフェ | 11:00~18:00 土・日祝のみ (定休日:平日) | ・チャリティライブを店舗で開催 ・駅前でのどんどや |
| 加勢駅 | 1986年 (昭和61年) 10月1日 | 無人 | 単式1面1線 | 小1、和1 | 3台程度 5台 | 無し | | |
| 阿蘇下田城 ふれあい温泉駅 | 1928年 (昭和3年) 2月12日 | 無人 | 単式1面1線 | 小2、和1 (地震で使用禁止) | 15台 20台 | 温泉施設 | 9:00~21:00 (定休日:毎月末日。 土・日祝の場合は前 日) | ・料金:大人300円/小学生150円 ・休業中 |
| 南阿蘇水の 生まれる里 白水高原駅 | 1992年 (平成4年) 4月1日 | 無人 | 単式1面1線 | 小1、和1 | 10台 10台 | ひなた文庫 * 古本屋・カフェ | 11:00~16:00 金・土のみ (定休日:日~木) | ・写真展を店舗で開催 ・書初め大会を店舗で開催 ・本屋ミッドナイトを店舗で開催 |
| 中松駅 | 1928年 (昭和3年) 2月12日 | 無人 | 2面2線 | 男:小2、和1 女:洋1、和1 | 10台 20台 | ひみつ基地ゴン * カフェ | 11:00~16:00 土・日祝のみ (定休日:平日) | ・湧水の飲み比べやふるまの実施 ・子供達への遊び場の開放 |
| 阿蘇白川駅 | 1928年 (昭和3年) 2月12日 | 無人 | 単式1面1線 | ・車イス対応トイレ ・ベビーキープ付トイレ | 10台 30台 | 75th. ST * カフェ | 9:30~17:00 (定休日:火) | ・ひまわりプロジェクトの実施 ・写真展を店舗で開催 ・昨年にコンサートやマルシェの開催 |
| 南阿蘇 白川水源駅 | 2012年 (平成24年) 3月17日 | 無人 | 単式1面1線 | ・車イス対応トイレ ・ベビーキープ付トイレ ・オストメイト対応トイレ ・ベビースーツ | 15台 10台 | 駅cafe倶利伽羅 * レストラン・カフェ | 11:00~18:00 (夜は予約) (定休日:月。祝日の 場合は翌日) | ・トロッコ列車と連携したイベントの実施 ・待合スペースを憩いの場として活用 ・駅前の駐車場にて白川水源駅祭 |
| 見晴台駅 | 1986年 (昭和61年) 10月1日 | 無人 | 単式1面1線 | 簡易トイレ設置中 | 6台 10台 | 無し | | ・キリン『午後の紅茶』のCM撮影 ロケ地 |
| 高森駅 | 1928年 (昭和3年) 2月12日 | 有人 | 単式1面1線。留置線 | 男:小3、和1、洋1 女:洋2、和1 | 70台 15台 | 売店 | 8:15~17:00 | ・南阿蘇鉄道復活祭のメイン会場 ・休憩できる芝生公園あり ・レストラン・カフェ施設は休業中 |

●そのため、南鉄の駅自体は避難所に指定されていないが、トイレや電源、公衆電話、駐車スペースがあったため、自然と周辺の地域住民が駅に集まり、車中泊をしていた方もいる。

<熊本地震発生時における南鉄の駅の利用状況> (駅舎世話人ヒアリングより)

○地震前から南阿蘇地域に密着し、駅舎スペース等を活用した催し物等を行っており、地震発生前から地域の寄り合い所的な場所となっていた。

- ・例えば、長陽駅は地元の農業をしている方が長靴のまま寄合の話し合いに使ったり、配達業者の方のお昼休憩が出来る場所であったりした。子ども達が、夏休みには自分たちで育てた野菜を駅で販売したり、お店屋さん等の職業体験を行うなど、地域と連携して営業していた。

○南鉄の駅自体は避難所に指定されているわけではないが、トイレや電源、公衆電話、駐車スペースがあったため、周辺の地域住民が駅に集まり、車中泊をしていた方もいる。

- ・例えば、中松駅では公衆電話が非常時は無料で使えたので便利だった。また、役場からの情報を全部プリントアウトして中松駅の掲示板に貼り付けた。
- ・阿蘇白川駅には避難してこられる人はいなかったが、駅としての機能があるので電気がきたらすぐに駅を開けて皆さんをお待ちできるようにした。



写真 駅舎内の店舗の様子
(左:ひなた文庫、右:ひみつ基地ゴン)

写真 駅舎世話人ヒアリング

3-5 地域住民の利用実態・利用意向

- 今回の全世帯アンケート調査によれば、南阿蘇地域住民の南鉄利用率は全体では4%。高校生に限ると利用率は約30%と高いが、20~64歳では約2%、高齢者（65歳以上）では約4%となっている。
- 南鉄利用者の利用頻度をみると、「週1日以上」の利用者が全体の6割を占める。
- なお、高校生の9割が「週5日以上」となっており、その頻度は年齢層が高くなるほど少なくなり、高齢者では約半数が「月1~2日」となる。

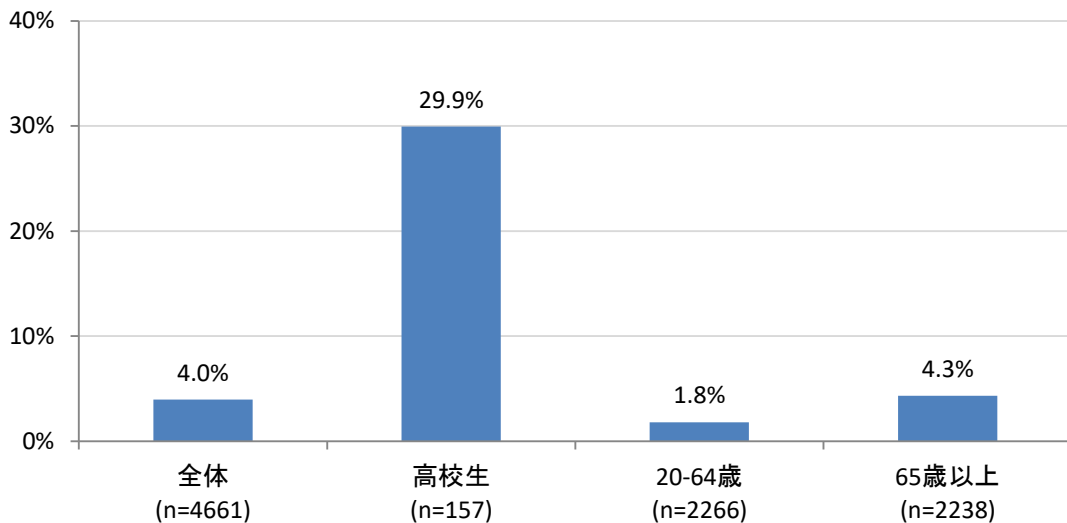
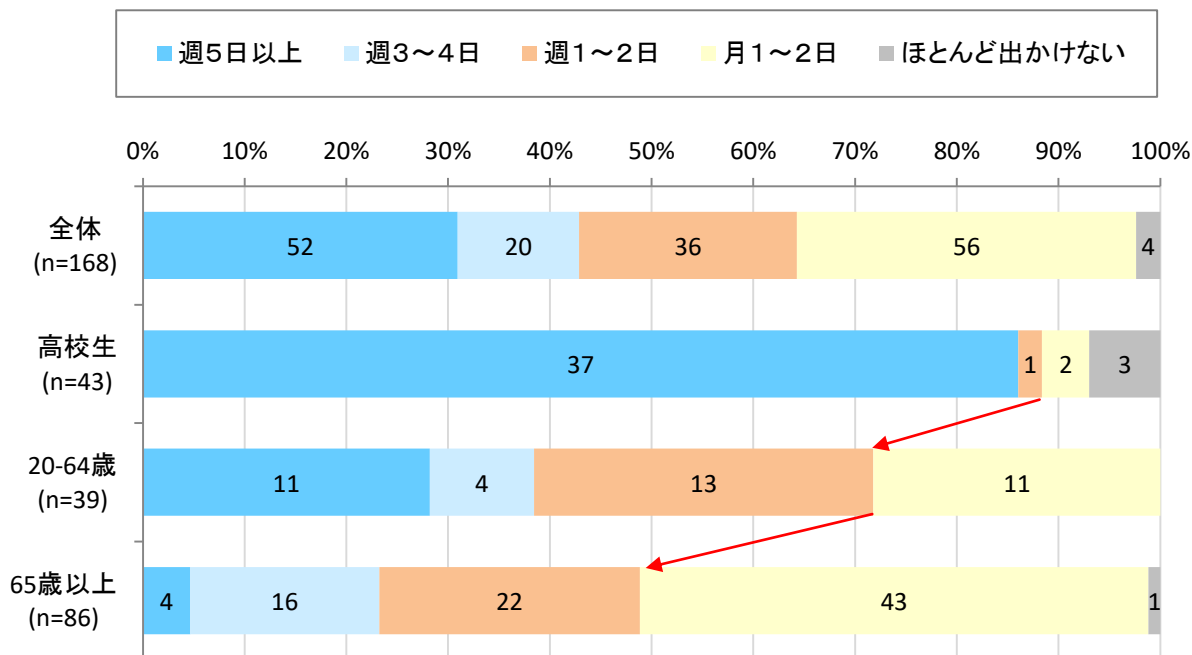


図 南阿蘇地域住民の南鉄利用割合

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果



※利用目的の無回答は除く

図 南鉄利用者の利用頻度

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

●南鉄利用者の利用目的は多様であり、高校生は9割が「通学」と「部活動・クラブ活動」に利用している。また、20～64歳は、半数程度が「通勤」と「買物・飲食」、高齢者は8割が「買い物・飲食」と「通院」に利用している

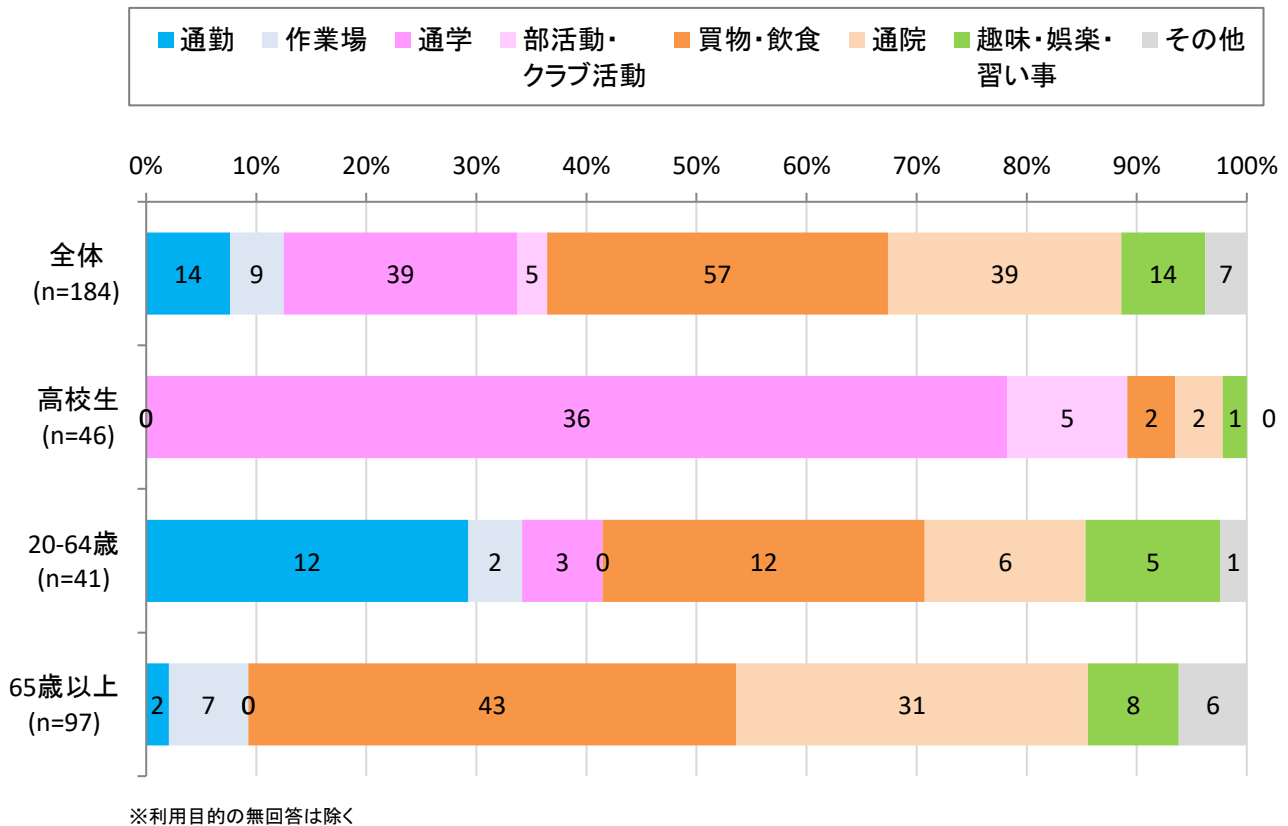


図 南鉄利用者の利用目的

●次頁に示すのが地震前後の定期券利用者の申請区間である。
 ●地震前の通勤・通学定期の申請区間をみると、すべての定期券が「立野駅」を利用する区間で申請されており、JR豊肥本線との乗継利用が多かったものと考えられる。
 ●そのため、中松～高森の部分開通後も定期利用はほとんどなく、利用者の回復には全線復旧及びJR豊肥本線の復旧が不可欠であることがわかる。

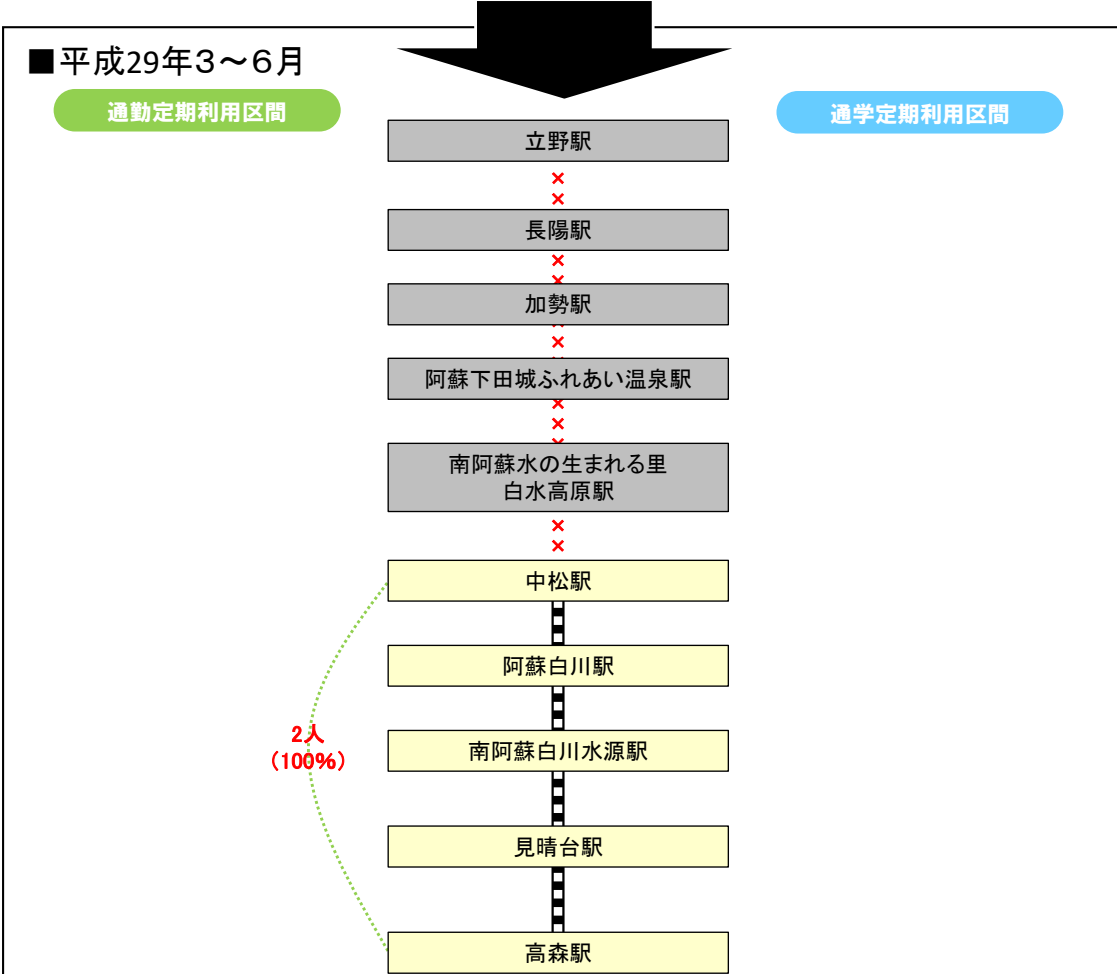
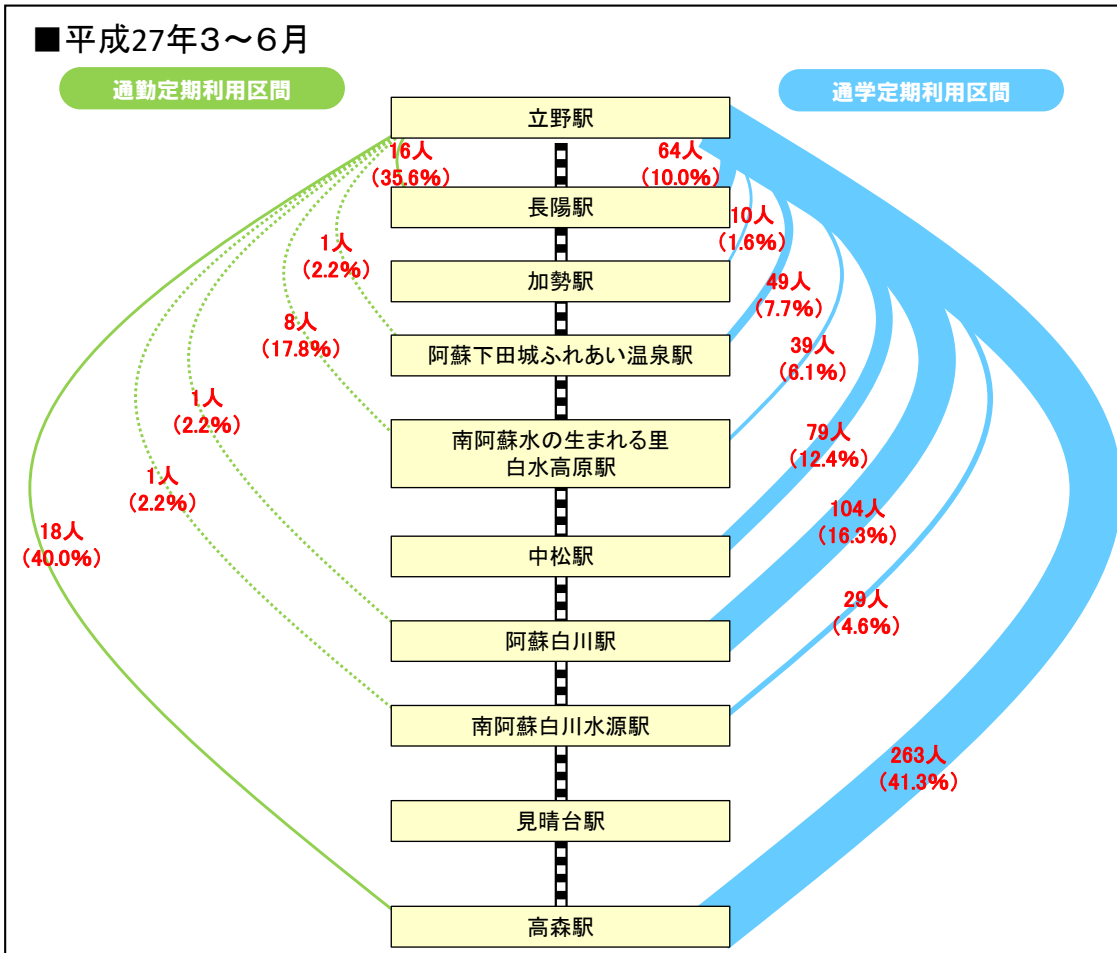


図 地震前後の定期券利用者の申請区間

【南阿蘇鉄道の必要性】

- 地域住民のうち、南鉄を必要と感じている人の割合は約87%。その理由としては、「外から観光客を呼び込みまち・むらが活性化する上で必要」(約74%)が最も多く、次いで「道路の積雪等で車やバスが利用できない時の有事の移動手段として必要」(約47%)、「自分のまち・むらの人口流出を食い止める上で必要」(約42%)、「自分の世帯が日常生活を送る上で必要」(約23%)の順となっている。
- 地域住民にとっての南鉄は、“日常生活を送る上で必要な移動手段”というだけでなく、観光振興や定住促進、有事の際に機能する“まち・むらの生き残りに必要不可欠な社会インフラ”として認識されていることがわかる。

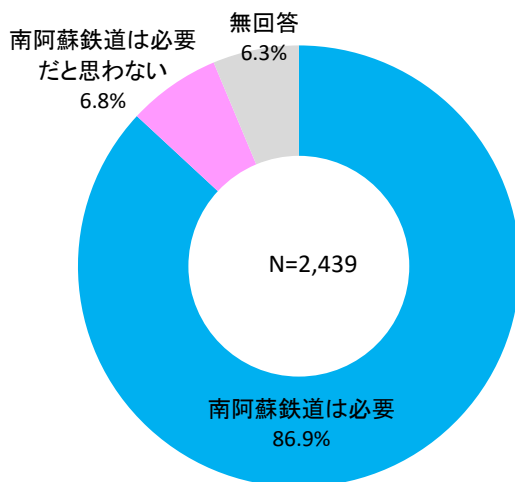


図 地域住民にとっての南阿蘇鉄道の必要性

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート

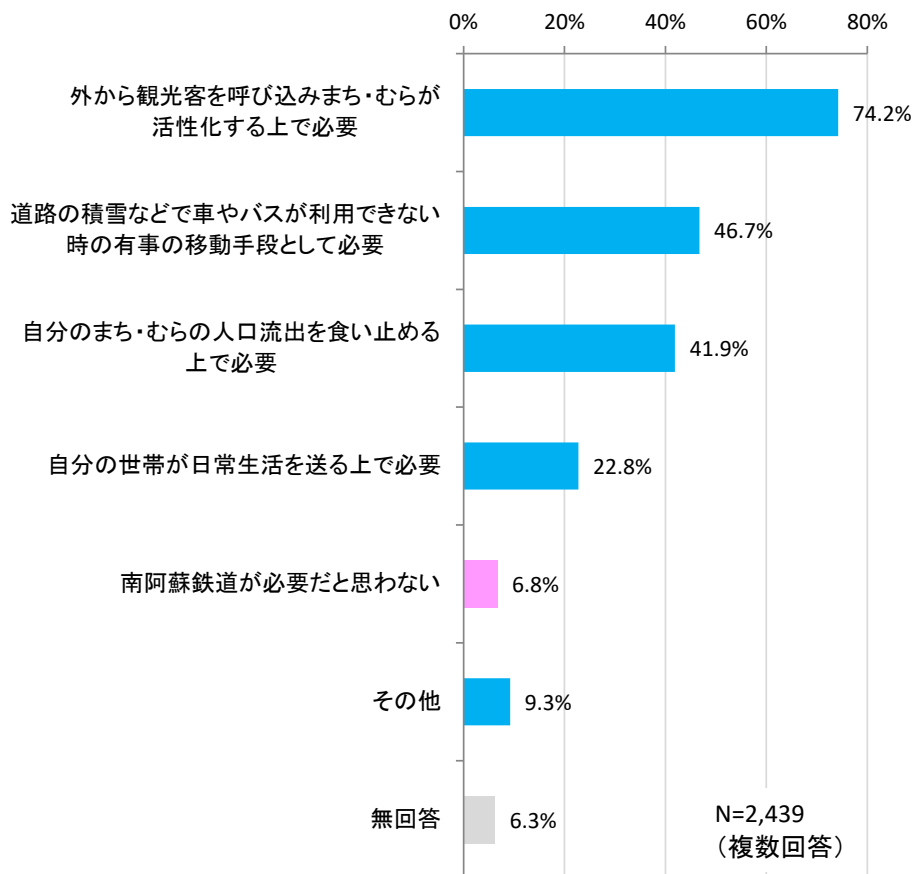


図 地域住民が南阿蘇鉄道を必要だと考える理由

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート

- なお、南阿蘇地域の月平均気温（H28）をみると、高森町では1月から2月にかけて、南阿蘇村は1月にそれぞれ4℃以下となる。また、高森町の最低気温がマイナス5℃以下となった月が年に4回みられている。
- この時期は積雪や路面凍結により、自家用車や路線バス等が利用できない状況がしばしば発生する。
- このような有事の際、南鉄は普段自動車に頼る生活をしている住民の代替交通手段として、これまで力を発揮してきた。

表 南阿蘇地域の気象データ（H28）

<高森町>

| | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 |
|-------------|-------|------|------|-------|------|-------|-------|------|------|-------|-------|------|
| 最高気温 (℃) | 13.4 | 20.4 | 21.5 | 23.0 | 27.6 | 28.6 | 32.8 | 34 | 29.8 | 28.7 | 19.1 | 17.7 |
| 平均気温 (℃) | 2.4 | 3.5 | 7.6 | 14.0 | 18 | 20.3 | 24.6 | 24.9 | 22.3 | 18.2 | 10.3 | 5.8 |
| 最低気温 (℃) | -10.4 | -5.2 | -5.6 | 4.6 | 5 | 11.1 | 17.1 | 14.9 | 15.1 | 8 | -2.2 | -5.3 |
| 降水量 (mm) | 75.5 | 70.5 | 60 | 279.5 | 238 | 801.5 | 480.5 | 56.5 | 456 | 202.5 | 101.5 | 106 |

<南阿蘇村>

| | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 |
|-------------|------|------|-----|-------|------|------|------|------|-------|------|-------|------|
| 最高気温 (℃) | 15.1 | 20.8 | 23 | 24.8 | 29.9 | 31 | 34.5 | 36.1 | 31.6 | 30.7 | 20.7 | 19.7 |
| 平均気温 (℃) | 3.3 | 4.5 | 8.4 | 14.8 | 18.8 | 21.3 | 25.5 | 25.8 | 23 | 18.9 | 10.8 | 6.3 |
| 最低気温 (℃) | -1 | -0.3 | 2.2 | 9.6 | 13 | 17.5 | 21.2 | 20.9 | 19.5 | 14.6 | 5.1 | 1 |
| 降水量 (mm) | 87 | 96 | 56 | 336.5 | 295 | 889 | 585 | 96.5 | 384.5 | 230 | 113.5 | 193 |

資料：国土交通省気象庁ホームページ

注) 高森町・南阿蘇村ともに平成28年4月のデータは準正常値



写真 南阿蘇地域での降雪



写真 降雪時期にも運行する南阿蘇鉄道

- 全世帯アンケートにおいて、南鉄の利用促進に向けた取組に対する回答世帯の南鉄利用増加意図を集計すると、「JR肥後大津駅への南鉄乗り入れ」への指摘が最も多い。なお、週3日以上以上の増加が期待できる取り組みとしては、「JR肥後大津駅への南鉄乗り入れ」のほか、「通勤定期券・通学定期券の割引率を大きくする」、「高齢者向けの年間乗り放題券を発行する」が比較的指摘が多い。
- なお、取り組み実施による効果が最も期待できる「JR肥後大津駅への南鉄乗り入れ」について、公共交通非利用者の利用意図を分析すると、肥後大津駅に乗り入れて直接アクセスが可能となった場合、南阿蘇村、高森町とも6割前後が利用意図を示した。

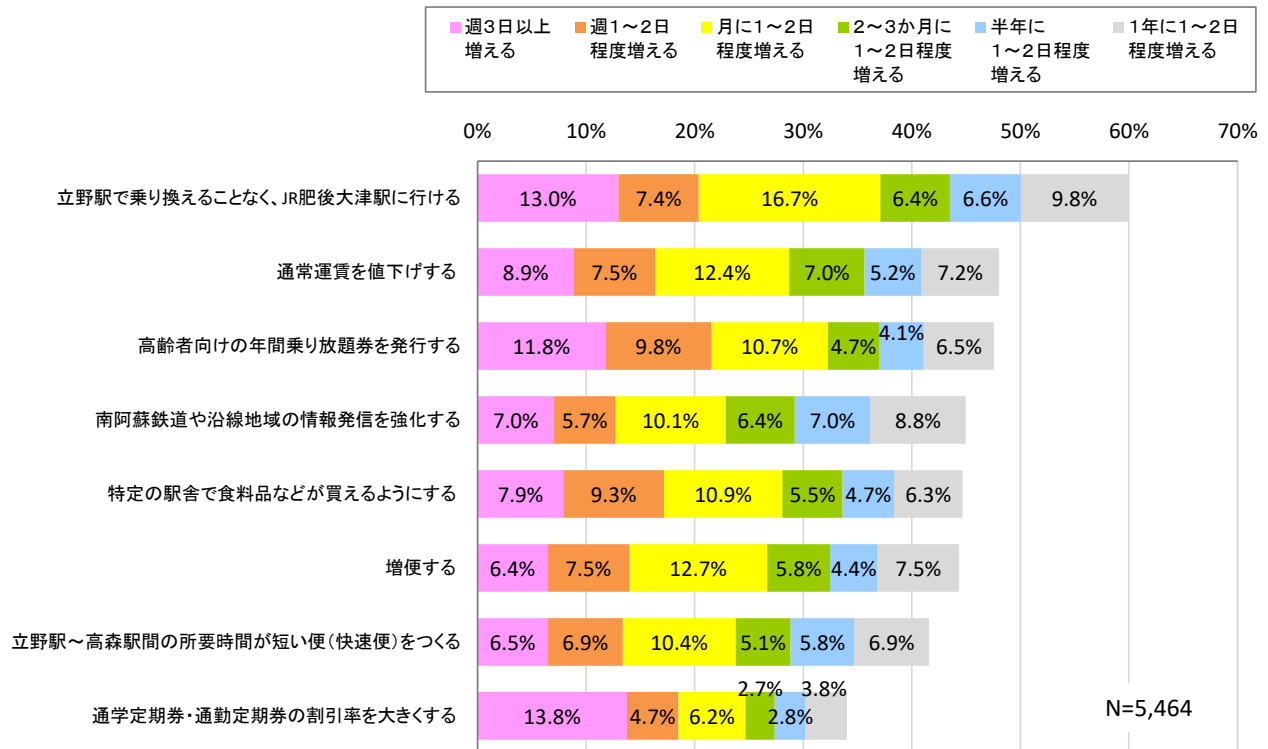
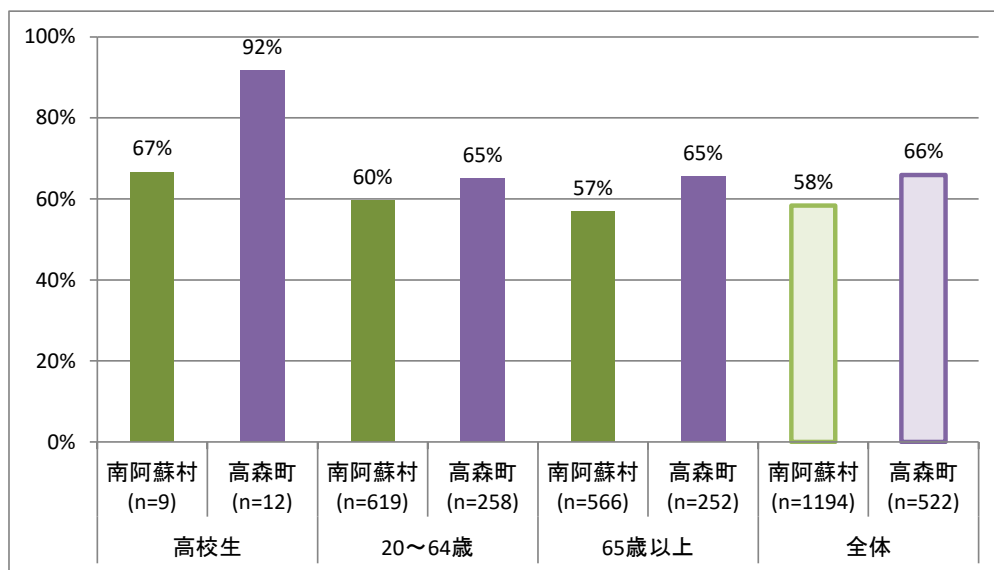


図 南阿蘇鉄道の利用促進策実施による南鉄利用増加意図

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート



※有効回答のみの集計

図 肥後大津駅へ南鉄が乗り入れた場合の公共交通非利用者の利用意図

3-6 観光客の利用実態・利用意向

- 今回実施した、関東圏・関西圏の南鉄利用経験者へのインターネットアンケート調査（来訪者アンケート）によれば、南鉄を利用した理由について、最多の約7割が「南阿蘇鉄道に乗ることが観光であるため」、また約2割が「駅で飲食や温泉を楽しむため」と回答しており、南鉄は交通手段であるだけでなく、観光資源であることがわかる。
- 観光目的で利用したことがある駅としては、起終点である「立野駅」と「高森駅」を半数以上が回答。また、少ない駅でも1割程度の観光客が、観光目的での利用経験があることがわかった。

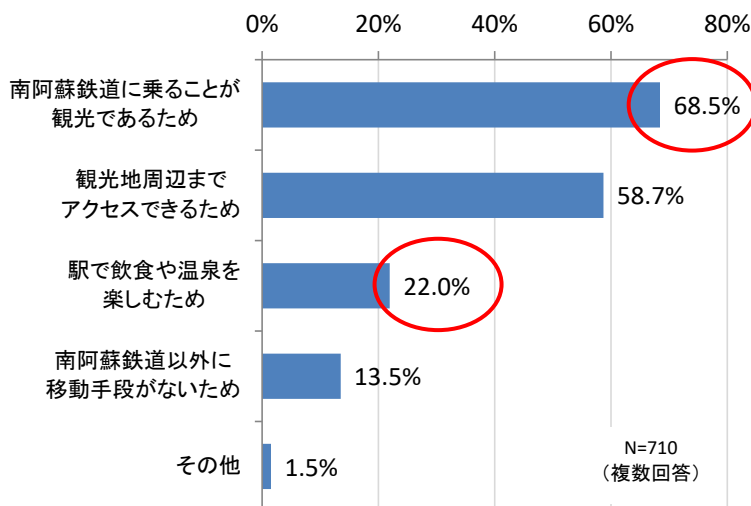


図 南鉄を利用した理由

参考：平成 29 年沿線地域の来訪者アンケート調査結果
 (関東圏・関西圏の熊本地震前の南鉄利用経験者へのインターネットアンケート)

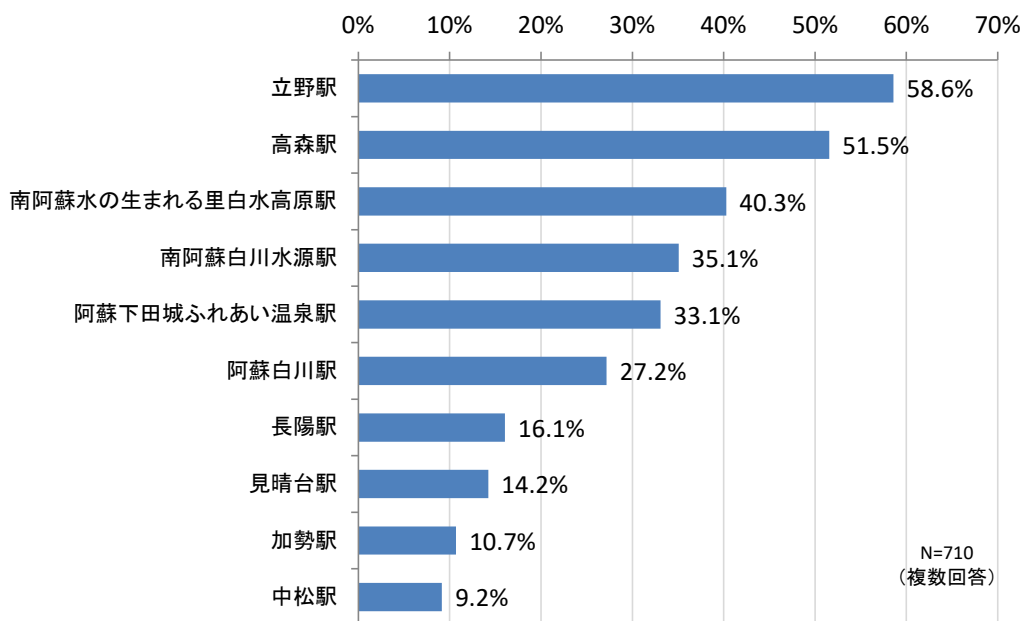


図 観光目的で利用したことがある駅

参考：平成 29 年沿線地域の来訪者アンケート調査結果
 (関東圏・関西圏の熊本地震前の南鉄利用経験者へのインターネットアンケート)

- 南鉄を利用して特に印象に残っていることについては、「沿線の景色・風景そのものの魅力」が圧倒的に多く、全体の6割を占めている。
- それ以外には「沿線の景色・風景から感じた雰囲気」や「南阿蘇鉄道が持つ魅力」（醸し出す懐かしさ・ローカル感）、「車両・駅」（車内や駅舎、日本一長い駅名等）、「鉄橋・トンネル」（構造物やそこからの眺め等）、「南鉄職員や地元の人とのふれあい」等多岐にわたっている。

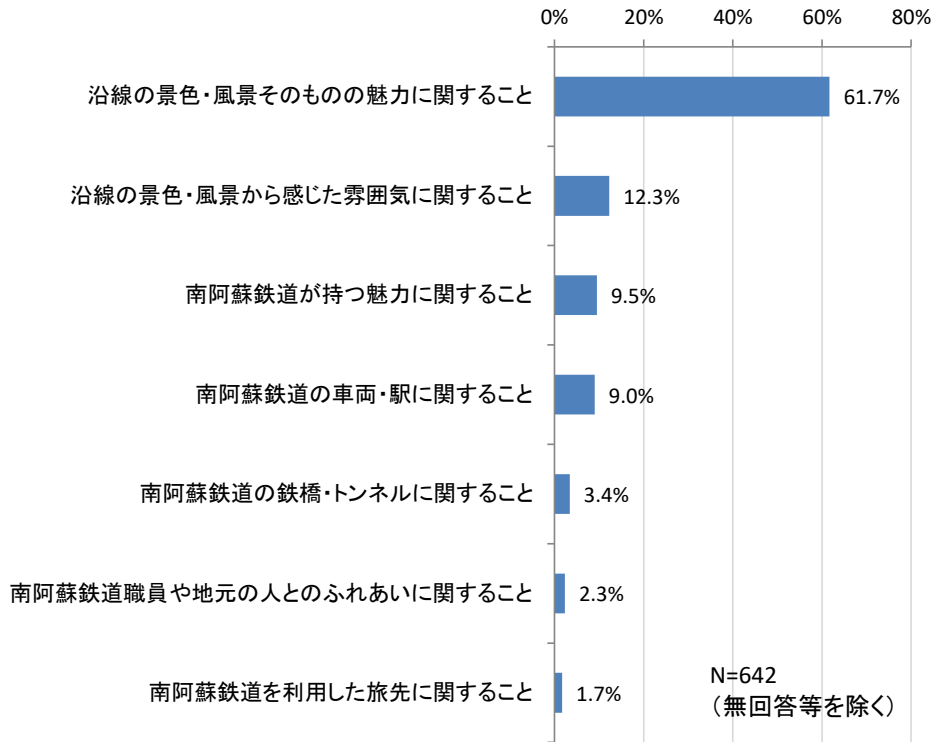


図 南阿蘇鉄道を利用して特に印象に残っていること

参考：平成 29 年沿線地域の来訪者アンケート調査結果

(関東圏・関西圏の熊本地震前の南鉄利用経験者へのインターネットアンケート)

表 具体的な内容

| 項目 | 意見の例 |
|-------------------------|-------------------------------|
| 沿線の景色・風景そのものの魅力に関する事 | 「景色がいい」「雄大な自然」など |
| 沿線の景色・風景から感じた雰囲気に関する事 | 「のどかな雰囲気」「時間の経過を忘れる」など |
| 南阿蘇鉄道が持つ魅力に関する事 | 「ローカル線らしい雰囲気」「懐かしさを感じる」など |
| 南阿蘇鉄道の車両・駅に関する事 | 「車内が癒しの空間」「駅舎の雰囲気」「日本一長い駅名」など |
| 南阿蘇鉄道の鉄橋・トンネルに関する事 | 「白川鉄橋での徐行運転」「鉄橋からの眺め」など |
| 南阿蘇鉄道職員や地元の人とのふれあいに関する事 | 「職員がお客様に親切」「地元の言葉が聞けた」など |
| 南阿蘇鉄道を利用した旅先に関する事 | 「高森駅の先にある未成線」「白川水源」など |

- 約 9 割の人が、高森町、南阿蘇村を観光する人にとって南鉄が必要だと感じている。
- 本地域への再来訪意向を尋ねたところ、約 7 割が「また行きたい」、約 3 割が「復旧状況次第で行きたい」と回答。「復旧状況次第」と答えた人のうち、条件に「南阿蘇鉄道の復旧」を挙げる人の割合が最も高く、約 6 割の人が回答している。

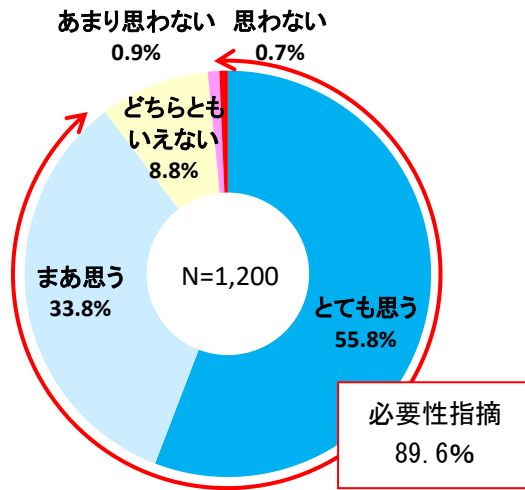


図 南阿蘇地域の観光における「南阿蘇鉄道」の必要性

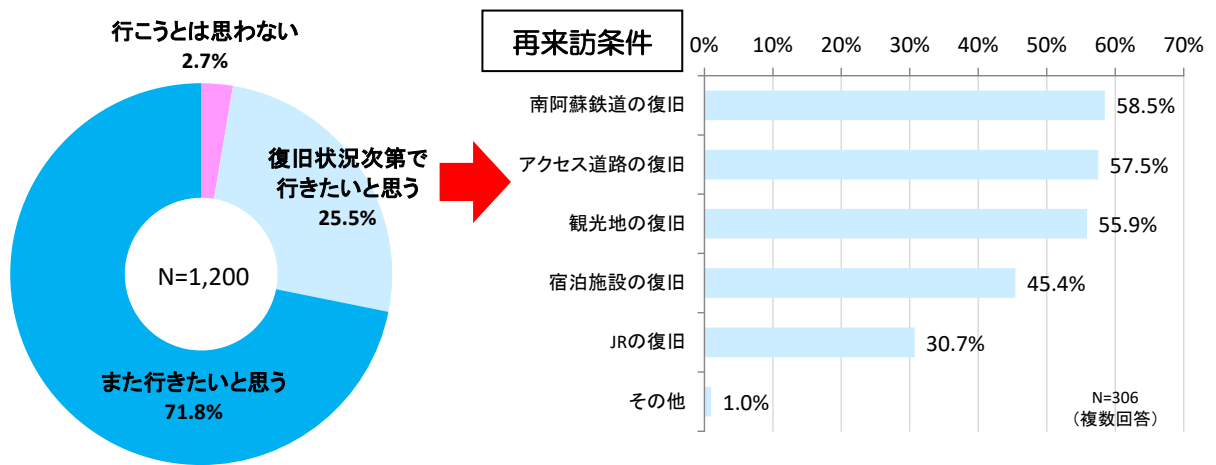


図 熊本地震前に南阿蘇地域に観光に来たことがある関東圏・関西圏の住民の再来訪意向等

参考：平成 29 年沿線地域の来訪者アンケート調査結果

(関東圏・関西圏の熊本地震前の南鉄利用経験者へのインターネットアンケート)

- また、平成 29 年 9 月に実施した鉄道・バス利用者ヒアリング調査（車両乗り込み調査）によると、平日 18 人/日、休日 101 人/日であり、休日の方が利用者は多かった。
- なお、調査日における地域住民の南阿蘇鉄道の平日利用者はゼロ、休日利用者は 2 人/日となっており、利用者のほとんどが外国人を含む地域外からの来訪客の「観光」利用であった。
- トロッコ列車の団体予約は熊本地震により 7 割減少。韓国・台湾からの団体予約は 96%減。

表 熊本地震発生後の南阿蘇鉄道の利用者の特性

| | | 平日 | | 休日 | | |
|------|---------|--------|--------|-------|--------|-------|
| | | 人数 | % | 人数 | % | |
| 年齢層 | 20歳未満 | 0 | 0.0% | 14 | 13.9% | |
| | 20～40歳 | 4 | 11.1% | 58 | 57.4% | |
| | 40～65歳 | 16 | 44.4% | 28 | 27.7% | |
| | 65～74歳 | 15 | 41.7% | 1 | 1.0% | |
| | 75歳以上 | 1 | 2.8% | 0 | 0.0% | |
| | 総計 | 36 | 100.0% | 101 | 100.0% | |
| 居住地 | 県内 | 地域内 | 0 | 0.0% | 2 | 2.0% |
| | | それ以外 | 9 | 25.0% | 41 | 40.6% |
| | 県外 | 国内 | 14 | 38.9% | 58 | 57.4% |
| | | 国外（韓国） | 13 | 36.1% | 0 | 0.0% |
| | 総計 | 36 | 100.0% | 101 | 100.0% | |
| 外出目的 | 通院 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | |
| | 見舞い | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | |
| | 買い物・飲食 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | |
| | 通学 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | |
| | 通勤 | 0 | 0.0% | 2 | 2.0% | |
| | 業務仕事 | 1 | 2.8% | 1 | 1.0% | |
| | 観光 | 31 | 86.1% | 88 | 87.1% | |
| | 娯楽・レジャー | 0 | 0.0% | 3 | 3.0% | |
| | 私用 | 0 | 0.0% | 3 | 3.0% | |
| | その他 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | |
| | 不明 | 4 | 11.1% | 4 | 4.0% | |
| | 総計 | 36 | 100.0% | 101 | 100.0% | |

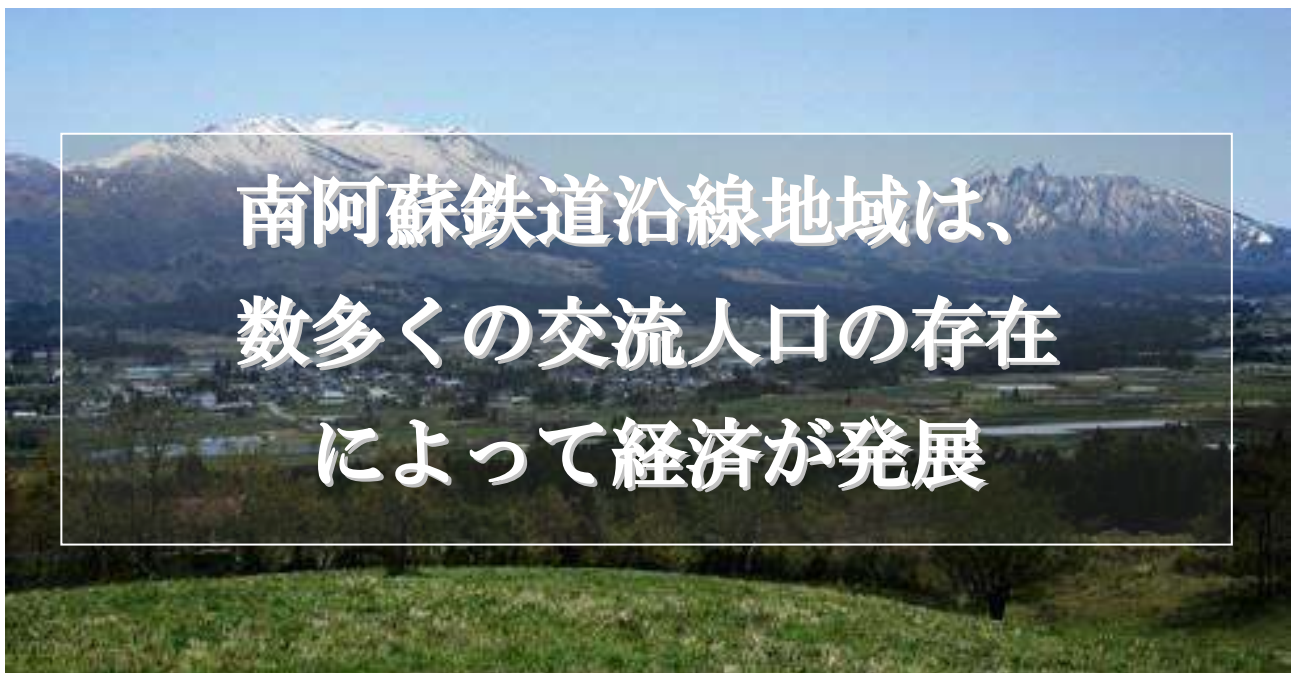
※参考：平成 29 年鉄道・バス利用者ヒアリング調査結果

（平日：9月11日、12日実施（数値は2日間合計）、休日：9月10日実施）

表 トロッコ列車の団体予約実績（単位：人）

| | H27 年度 | | | | H28 年度 | | | |
|------|--------|----|-------|--------|--------|----|-----|-------|
| | 計 | 韓国 | 台湾 | 日本 | 計 | 韓国 | 台湾 | 日本 |
| 4 月 | 1,688 | 55 | 756 | 877 | | | | |
| 5 月 | 2,057 | | 954 | 1,103 | | | | |
| 6 月 | 1,324 | | 669 | 655 | | | | |
| 7 月 | 2,012 | | 269 | 1,743 | | | | |
| 8 月 | 2,685 | | 327 | 2,358 | 209 | | | 209 |
| 9 月 | 3,029 | | 184 | 2,845 | 663 | | 22 | 641 |
| 10 月 | 2,785 | | 406 | 2,379 | 703 | 35 | | 668 |
| 11 月 | 1,863 | | 340 | 1,523 | 2,008 | | | 2,008 |
| 3 月 | 1,111 | 20 | 258 | 833 | 1,326 | | 122 | 1,204 |
| 総計 | 18,554 | 75 | 4,163 | 14,316 | 4,909 | 35 | 144 | 4,730 |

<地震前（被災前）の南阿蘇鉄道沿線地域の状況>



- 南阿蘇鉄道沿線地域は宿泊業等の“交流人口を対象とした観光関連産業”が基幹産業化⇒主な該当ページ：P 14～15
- 特徴ある自然資源、温泉等の“恵まれた地域資源”をもとに基幹産業従事者が増加⇒主な該当ページ：P 15～16
- 南阿蘇鉄道は、交流人口を創り上げ、沿線地域住民の生活移動手段を担う地域形成の基盤を担う⇒主な該当ページ：P 22～27
- 結果として、地域の定住人口を形成、観光客を対象とする地域産業の維持が成り立っていた⇒主な該当ページ：P 22～27、P 44～51

＜地震後（現在）の南阿蘇鉄道沿線地域の状況＞



南阿蘇鉄道沿線地域の経済を支えていた「南阿蘇鉄道」の寸断で沿線地域存続の危機

➤ 地域産業の維持・向上の危機

- 地域の人口減少に拍車⇒主な該当ページ：P 10～13
- 地域の交流人口の回復力低下⇒主な該当ページ：P 17～18
- 地域産業構造の崩壊⇒主な該当ページ：P 19～21

➤ 地域の居住環境の危機

- 地域の人口減少に拍車⇒主な該当ページ：P 10～13
- 地域住民の生活環境や通学環境の低下⇒主な該当ページ：P 22～29
- 地域公共交通の基軸の損失⇒主な該当ページ：P 30～39

➤ 南阿蘇鉄道存続の危機

- 住民の鉄道利便性の低下による利用者の減少⇒主な該当ページ：P 40～41
- 寸断の長期化による地域住民の意識低下⇒主な該当ページ：P 44～47
- 観光客にとって地域の魅力低下⇒主な該当ページ：P 50～53

4. まちづくり(地方創生)戦略において公共交通に求める役割

4-1 南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略

4-1-1 高森町の上位・関連計画

※本文中の太字は本計画との関連が深い点

| | |
|-----------------|--|
| 総合計画 | <p>■計画期間：H27～H34</p> <p>■基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光立町を実現する高森町 ほか <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○施策2 観光客の多様なニーズに対応できる環境づくりにおいて <ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の整備・情報整備 |
| 復旧・復興計画 | <p>■計画策定予定：H29.3</p> <p>■基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・復旧・復興に取り組んでいくに際し、創造的復興を目指すことが重要である。 ・創造的復興の視点に立ち、「生活」「観光」「まちづくり」の3つの観点で復旧・復興に向けた取組を実施していく。 ・熊本地震の影響は広範囲に及んでいることから、実施に当っては、行政区域にとらわれず、同じ課題に直面している近隣市町村等と積極的に連携していく。 <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○南阿蘇鉄道の創造的復興 <ul style="list-style-type: none"> ・風光明媚な景色の中を走る南阿蘇鉄道のトロッコ列車は、年間約5万人もの利用者がおり、また、訪日外国人の利用も増加傾向にある。政府は、訪日外国人旅行者数を2020年には4,000万人、2030年には6,000万人にすることを目標に掲げており、今後、南阿蘇鉄道を利用する訪日外国人旅行者は増加していくことも想定される。 ・こうした状況を考えれば、南阿蘇鉄道は、地震で大きな被害を受けた南阿蘇地域の観光の創造的復興の鍵となるものであることから、南阿蘇鉄道の全線復旧を見据え、南阿蘇鉄道を活用した新たな誘客の方策について検討 |
| まち・ひと・しごと創生総合戦略 | <p>■計画期間：H27 策定</p> <p>■基本方針</p> <p>「まち・ひと・しごと創生」政策5原則に基づいた、政策を実施していく。 1 自立性 2 将来性 3 地域性 4 直接性 5 結果重視</p> <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○具体的施策「しごとづくり」の商工業振興において <ul style="list-style-type: none"> ・駅前の活性化や既存商店街の活性化を行い、活気のある高森町の再興 ・活気ある町を目指すため、町の玄関口である高森駅周辺の再整備 |
| 観光 | <p>■計画期間：H26～H33</p> <p>■基本理念</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光旅行者に選ばれるまちづくりのため、観光立町の実現に効果的な施策を選択し、資源を集中的に投入すること。 ・観光資源の多くが大自然の恩恵によるものであることにかんがみ、資源の保全等の取り組みと併せて、観光立町が持続可能なものとなるよう配慮すること。 ・観光産業が地域経済のあらゆる分野に効果をもたらす総合産業であるとの認識の下に、産業の分野を超えて町民が一体となって楽しみながらまちづくりを進めること。 |

| | |
|-------------------|--|
| | <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○基本的施策「利便性の向上」において <ul style="list-style-type: none"> ・町内の交通、宿泊、飲食、情報収集等について調査を実施し、課題に対する対策を講じる。特に、高齢化していく人口構成に対応するため、バリアフリー等の視点を重点とした施策を実施 |
| <p>地域福祉計画</p> | <p>■計画期間：H27～H31</p> <p>■基本理念</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自助・共助・公助の響き合いと、各種人材・機関の連携による一層の創意工夫で安全・安心の地域づくりをめざす。 <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○計画の柱「5 生活基盤の充実」において <ul style="list-style-type: none"> ・町民バス、乗合タクシーの情報提供及び制度周知 ・交通便利性の確保 |
| <p>過疎地域自立促進計画</p> | <p>■計画期間：H28～H32</p> <p>■基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自然や環境にやさしく、安心して心地よい暮らしを育むまちづくり ・誰もがいつも笑顔の暮らしを育むまちづくり ・まちの元気を生み出す産業や雇用を育むまちづくり ・健やかな心と生きる力みなぎる人を育むまちづくり ・住民と行政の協働による活発な活動を育むまちづくり <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○交通確保対策 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道輸送は、沿線住民の生活路線としての利用のみならず、「トロッコ列車」をメインとして観光客の利用が増加傾向にあることから、生活・観光両面から利用促進 ・運行回数、運行経路、利用料金の見直しをはじめとした、バス運行を継続するための検討と取り組み実施 ・南阿蘇地域と熊本地方を結ぶ移動手段として、また生活交通、観光振興等の柱として、利便性の向上のための施策を図り、利用客増に結びつける等の経営改善に向けた取り組み推進 ○地域間交流の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・地域間交流の促進を図るため、南阿蘇鉄道及び町民バスを中心に JR やリムジンバス、南阿蘇地域間の運行バス等の公共交通機関との連携を整備し、地域内外へのアクセスの効率化 ・主要施設への誘導サインの充実や、まちめぐりマップ等の作成により、町外からの自家用車を利用する場合のアクセス強化に努めるとともに、ツーリズムスポットを充実 |

| | |
|--------------------------|---|
| <p>総合計画</p> | <p>■計画期間：H27～H36</p> <p>■基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・安心して楽しく豊かに暮らせるむら 南阿蘇 <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自分が暮らす土地にいつまでも住み続けることができるように、村民と協働で持続力のある集落運営を支援 ・村民が主体的に集落運営に参加できる体制づくりの実施 ・交通の利便性や安全性の維持・向上、定住促進の住宅整備等の実施 |
| <p>総合計画 (前期基本計画)</p> | <p>■計画期間：H27～H31</p> <p>■基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすい公共交通ネットワークの構築 <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・超高齢化社会を目前にして、高齢者等が住みなれた地域で安心して生活ができるよう、利用者ニーズに即応した利便性の高い公共交通ネットワークを構築 ・ゾーンバスシステムの検討・乗り合いタクシーの運行 ・デマンド交通の検討 <p>■基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立野駅及び立野ダム周辺整備 <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・立野は、阿蘇へ入る国道と鉄道の玄関口にあたる交通の要所であり、防災の点からも立野駅及びその周辺の整備は村の重要な課題の一つ。立野地区では立野ダム建設事業が進められており、その進捗と連動した立野地区の一体的な整備を行なうことで、人の流れをつくり村全体の活性化につながっていくことが期待 ・国・県等をはじめとする関係機関と連携し、住民協働により、立野駅及び立野ダム周辺整備 ・立野駅の有人化やJR宮地駅までの電化延伸等の実現及び南阿蘇全体の活性化 ・立野駅周辺整備 |
| <p>復旧・復興計画</p> | <p>■計画期間：H29～H38</p> <p>■基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・被災した道路・水道・鉄道等の社会生活基盤について、早期の復旧に取り組むとともに、ワークショップにおいて要望が多かった、災害発生時の安全性の確保に必要な避難路等の整備 ・村内に住み続ける・戻るために重視する事項として「自然災害に対する安全性」・「交通・移動の利便性」・「買い物、通院等の日常生活の利便性」の向上が挙げられていることから、村民の安全・安心で便利な生活や、本村の産業を支える社会生活基盤について、早期の復旧を図るとともに、充実に取り組み ・社会生活基盤の再生にあたっては、本村の美しい風景との調和や、高齢者・障がい者等の利用のしやすさを配慮 <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR豊肥本線について、国・県と連携して沿線斜面の安定対策等を図るとともに、国に対して財政支援を働きかける等、早期復旧に向けて支援します。 ・南阿蘇鉄道について、全線の早期復旧に向けて、国・県等と連携して支援 |

| | |
|------------------------|---|
| <p>まち・ひと・しごと創生総合戦略</p> | <p>■計画期間：H27～H31</p> <p>■基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光の核となるエリアや施設等について滞留時間の延長や宿泊型観光を推進、受入体制の整備 ・国内観光客の誘客や、アジア圏を中心に諸外国の観光客受入体制づくり ・村内の観光地への集客を図り、近隣自治体と連携した滞在型観光ルートの基盤づくり ・移住・定住を促進するため、空き家バンク及び空き家改修の支援 <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光客誘客のための環境整備の推進 ・観光資源の発掘と活用の支援 ・移住・定住による地域の活力づくり <p>■基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「しごと」を呼び込む好循環を支えるためには、生活の中でのライフスタイルのすばらしさを実感し、家族や地域の絆の中で生涯心豊かに生活でき、安心して安全に暮らせる「まち」づくりに取り組みます。 <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○安心して安全な暮らしができる社会づくり <ul style="list-style-type: none"> ・核家族化や高齢化により、通院や買物等の日常生活における移動手段を持たない住民のために、路線バスの維持を確保するとともに、循環バスや乗合タクシーによる公共交通網を整備し利用率の向上 |
| <p>地域福祉計画</p> | <p>■計画期間：H28～H32</p> <p>■基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者のみ世帯の移動手段の確保 <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車を運転しない高齢者等にとって基本的な生活に不便が生じており、アンケート調査でも将来、車を運転しなくなった時の生活不安の指摘があることを踏まえ、ゆるっとバスやふれあい循環バス、乗り合いタクシーの実証実験等、今後に向けて一層工夫 |
| <p>農業</p> | <p>■計画期間：H28～H37</p> <p>■基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域活性化方策として、山村が持つ豊かな資源、すなわち水、自然景観、風土等を最大限に活用し、都市と農村の交流を活性化することにより、地域住民の所得向上並びに地域活性化を図る <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域住民等の交通の利便性の確保はもとより、地域産業の発展や交流促進、連携強化を図るため、村道の計画的な整備・維持管理、国道、県道の整備を推進 |
| <p>過疎地域自立促進計画</p> | <p>■計画期間：H28～H32</p> <p>■基本目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・豊かな自然と共生する環境のむらづくり・地域の特性を生かした活力あるむらづくり ・元気でいきいきした思いやりあるむらづくり・人・地域・文化を育む交流のむらづくり ・一人ひとりの思いを集めた、全員参加のむらづくり <p>■交通関連施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新たな観光資源の発掘、ルートの開発整備 <ul style="list-style-type: none"> ・人材・観光資源・農業・文化財・歴史等の情報を洗い出し、新たな観光資源の発掘、またデータベース化 ・交通アクセス等の向上と目的別村内観光ルートの構築を推進し、観光客ニーズに対応した取り組み実施 |

| | |
|-----------------|---|
| | <p>○公共交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最小限の財源で、効率的な地域の生活交通を確保するために、重複施策の統合、村内を走る各公共交通機関の連携強化をはじめ、デマンド交通等の新交通システム導入を図り、交通空白地帯を解消 ・九州新幹線鹿児島ルート全線開業に併せて、3次交通の更なる利便性の向上を目指しつつ、観光事業とトロッコ列車・路線バス等をセットにして全面的にPRを行い、観光利用者を増加 |
| 立野駅及び立野ダム周辺整備計画 | <p>■計画期間：H27～H36</p> <p>■基本目標</p> <p>○ダム駅を設置することによって、立野駅周辺とのつながりを強化し、ジオパークの活動とも連携しながら立野を起終点とする南阿蘇村及び阿蘇広域観光の新たな動きをつくりだす</p> <p>■交通関連施策</p> <p>○わかり易い阿蘇の入り口づくりプロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南阿蘇鉄道の新駅として整備 |

4-1-3 広域計画①：熊本復旧・復興4カ年戦略（計画期間 H28～H31年度）

※本文中の太字は本計画との関連が深い点

| 取組施策 | | 取組み内容 |
|--------------------------------|--------------------|---|
| 施策4 災害に負けない基盤づくり | ②地域を支える公共交通網の復旧・整備 | <ul style="list-style-type: none"> ・南阿蘇鉄道の全線復旧に向けた取組みを国及び地元市町村と連携して支援 ・JR 豊肥本線の全線復旧に向けて国等へ働きかけるとともに、沿線斜面の安定対策等を国等と連携して促進し、できる限り早期の全線復旧 ・公共施設や医療施設等都市機能を有する地域と周辺の地域が連携した住みやすいまちの形成を促進するため、復興状況等の各地域の実情やニーズを踏まえて、市町村や交通事業者と連携しながら、道路網やバス、海上交通、肥薩おれんじ鉄道等の地域鉄道等の公共交通手段の確保や公共交通網の整備等を促進 |
| 施策5 地域の特性を活かした拠点・まち・観光地域づくり | ③地域資源を活かした観光地域づくり | <ul style="list-style-type: none"> ・県内各地域の自然、農林水産物、食、歴史、文化、温泉、良好な景観等の地域資源を活かした取組みや、阿蘇地域と震災被害が比較的少なかった地域とが連携した取組みにより、交流人口の拡大 ・これまで観光資源として、十分には活かされなかった地域資源の新たな活用や観光資源の磨き上げ、魅力的な街なみ整備を促進し、着地型による体験型・交流型の要素を取り入れた滞在型観光を推進する地域づくりを支援 |
| | ④地域力を高める広域連携の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ・医療や福祉、公共交通、産業振興等住民の暮らしに必要な生活機能の維持・向上を図るため、熊本連携中枢都市圏、定住自立圏をはじめ、広域連合や一部事務組合等による広域連携の取組みを支援 |
| | ⑥交通結節点の拠点性向上 | <ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点である駅やインターチェンジ周辺へのヒト・モノの交流を促進するため、住居や医療・福祉・商業等の都市機能施設を交通結節点の周辺に立地誘導する市町村の計画策定を支援するとともに、コンパクト・プラス・ネットワーク 形成に資する道路網の整備等を促進 |
| 施策10 地域資源を活かす観光産業の革新・成長 | ①観光産業の革新と高付加価値化 | <ul style="list-style-type: none"> ・九州内外からの観光客を誘客し、周遊性を高め、県内の滞在時間の増加を図るため、阿蘇地域をはじめ被災した県内各地域の道路の早期復旧を図るとともに、主要な観光資源と新幹線駅、高速道路IC、空港、港湾等の交通結節点を結ぶ道路整備 |

| | | |
|--|---------------------------------|---|
| | <p>②観光資源の再生と新たな魅力の創造による観光振興</p> | <ul style="list-style-type: none"> ・通称ミルクロードやグリーンロード等復旧状況に応じた新たな阿蘇周遊ルートの開発等や、熊本地震から防災を学ぶ教育旅行の構築、熊本城及び阿蘇神社の復元過程を活用したツアー等により、新たな誘客の促進やリピーターの確保 ・新たなアイデアを生む外部人材の活用による地域資源を活かした取組みの加速化や、ICTの活用による情報発信、「道の駅」やJAの物産館等を拠点とした物産や魅力の発信等、地域の特性を活かした取組みを支援 ・九州内外の空港等から入国する外国人観光客を本県に誘客するため、九州が一体となった共同プロモーションを行うとともに、九州内外の空港と県内の空港の路線を組み合わせる等、熊本と九州各地を周遊する広域観光ルートの開発 ・肥薩おれんじ鉄道や天草エアライン等、特色ある地域交通を最大限活用した交流人口拡大 |
|--|---------------------------------|---|

4-1-4 広域計画②：阿蘇くじゅう観光圏整備計画（計画期間：H24～H29年度）

※本文中の太字は本計画との関連が深い点

| 取組施策 | 取組み内容 | |
|----------------------|---|---|
| <p>○ 広域観光への戦略的配慮</p> | <p>①広域回遊こそが旅人の満足を増すという切り口による地域資源の編集</p> <p>②阿蘇圏域に概ね共通する地域資源のツーリズムにおける新資源化</p> <p>③こだわりを持つ人たちが追求にかられる地域資源の新たな構築</p> <p>④人との交歓こそが阿蘇への関わり、愛着、価値を生む場の創造</p> <p>⑤出会いや遭遇の情感を高め、再訪への決意をひとしお促す”とき”の演出</p> <p>⑥持続可能な2次交通手段の配備とそれぞれの連結タイミングの配慮</p> <p>⑦カルデラの地勢や組成、派生文化を徹底活用し回遊旅への誘導</p> <p>⑧滞在／滞留が上記を満喫させ、心を充足させる手法の整備とメリハリ展開</p> | <p>(アクションプランの方針)</p> <p>①阿蘇くじゅう観光圏プラットフォーム窓口整備(コア機能とサテライト機能)</p> <p>②国際環境観光圏への実現に向けた多言語化への配慮(人・モノ・施設への対応)</p> <p>③国際的なツーリズム環境の整備(阿蘇ジオパーク推進論)</p> <p>④交通キャリア各社と連携した観光圏内フリー切符の充実(あそまる切符+α)</p> <p>⑤情報環境確立のためのWi-Fiスポットの増設と人材育成(阿蘇ナビ改造)</p> <p>⑥千年の草原を活用した地域活性化総合戦略に基づく地域基盤づくり(草原再生)</p> <p>⑦地域コンシェルジュネットワークの確立とサービス(阿蘇ゆるっと博の進化形)</p> <p>⑧地域固有の特色ある食の開発とブランド化(グリーンツーリズム活用型)</p> <p>⑨豊富な湧水と温泉を活用した滞在型アクション(タウンツーリズム活用型)</p> |

■高森町長 草村 大成

<拠点整備>

- ・南阿蘇鉄道の起終点となる「高森駅」を防災拠点化する。

<南鉄について>

- ・南阿蘇地域は世界ジオパーク、農業遺産、今年世界文化遺産の候補地の暫定リスト入りを目指している。
- ・南鉄のこれまでの魅力である「景観」にさらなる付加価値が加わるとさらに大きな観光資源となる。
- ・これを契機として南阿蘇地域は南鉄の全線復旧後に観光客 1,000 万人を目指す。
- ・もちろん、地元の方にも認めていただける南鉄に磨き上げることも必要であり、南鉄の駅の中でも、バスが入れる駅とそうでない駅があったり、駅にタクシーがあったりなかったり、という問題もあるので、今後は道路整備や事業者と連携しながら公共交通同士を乗り継いでもらえる協力体制を構築する。
- ・高齢者が免許を返納しても安心して暮らせる環境づくりにも南鉄とバス、タクシー等をフル活用していく。

■南阿蘇村長 吉良 清一

<拠点整備>

- ・南阿蘇鉄道の起終点であり、南阿蘇村の玄関口でもある「立野駅」を防災拠点化していきたい。
- ・わが村は9つの駅が立地しているが、南郷谷の景色にマッチした個性的で南阿蘇の良さをアピールできるような魅力的な駅舎が必要であり、今後も駅自体が観光資源となるべく磨き上げていきたい。
- ・駅舎を活用してカフェ等の営業をしている駅もあり、まだ駅舎が復旧できていないため営業再開していない店もあり、できる限り早く営業再開できるようにしていきたい。

<南鉄について>

- ・通勤・通学といった日常生活の移動手段のみならず、観光資源の要素も無視できない。
- ・生活利用において特筆すべきは南阿蘇地域特有の冬期の積雪である。バスは雪や雨で運休してしまうが、そのような気象時においても南鉄だけは安定して運行している。
- ・観光利用においては、南鉄自体が“観光客にとって魅力的な乗り物・観光資源”になり続けるべきである。
- ・観光客は南鉄を利用しながら車窓からの風景（南郷谷の景色）を楽しむ。また南郷谷を散策しながら、南阿蘇地域の景観の1つの要素として南鉄を捉えている。
- ・現在南鉄の列車はラッピングされているものもあるが、車両自体が「魅力」を持つ仕掛けも関係者と協働で実施していく。
- ・南阿蘇らしさを売りにした列車にしたい。列車の外観、車内空間、車内での催しもの等他地域と異なるユニークな南鉄の利活用方策を官民連携で検討・実行していく。

(平成 29 年 6 月 28 日実施：町村長ヒアリングより)

地震前（総合計画、総合戦略等）

■高森町

- 観光立町の実現
- 町の玄関口＝高森駅周辺の整備
- 仕事ができる環境、移住定住者が増える地域づくり
- 交通利便性の確保

■南阿蘇村

- 「安心して楽しく豊かに暮らせるむら 南阿蘇」
- 住み続けることができる集落運営、交通利便性向上、住宅整備
- 交通の要所、防災面からの立野駅及びその周辺整備
- 近隣自治体と連携した滞在型観光ルートの基盤づくり



地震後（復旧・復興計画）

■高森町

- 生活、観光、まちづくりの観点からの創造的復興
- 南阿蘇鉄道の創造的復興＝観光の創造的復興の鍵
- 防災拠点の整備

■南阿蘇村

- 南阿蘇らしい暮らしやすさ、移住・定住促進
- なりわいや観光の振興
- 災害に強いむらづくり
- 南阿蘇鉄道の全線復旧
- 『立野ターミナル』づくり



～南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略・3つの柱～

定住

観光

防災

4-2 南阿蘇鉄道及びその他の公共交通に求める役割

4-2-1 「定住」に関する役割

| 「定住」に関して南阿蘇鉄道に求める役割 | |
|---------------------|---|
| 南阿蘇鉄道 | <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; text-align: center; margin-bottom: 10px;"> <p style="color: red; font-weight: bold;">通勤通学等の日常生活を支える、 定住促進に不可欠な交通資源</p> </div> <ul style="list-style-type: none"> ●地域の幹線として、地域住民や地域外からの通勤者等の通勤・通学や買い物・通院・私用等の日常生活を支える移動手段 ●駅は地域住民の集いの場等に（拠点的作用） ●道路の積雪等で車やバス、タクシーが利用できない時の有事の移動手段 |



| 南鉄を基軸とした場合の各公共交通機関が果たす役割 | |
|--------------------------|--|
| JR 豊肥本線 | ●立野駅で南鉄と接続し、阿蘇・竹田方面、光の森・熊本方面といった地域外への通勤・通学や買い物・通院・私用等の日常生活を支える役割を担う。 |
| やまびこ号 たかもり号 たかちほ号 | ●熊本駅や熊本交通センター、阿蘇くまもと空港等の広域交通拠点と地域内の交通拠点・交流拠点を連絡し、大津・熊本方面や阿蘇・大分方面といった地域外への通勤・通学や買い物・通院・私用等の日常生活を支える役割を担う。 |
| ゆるっとバス | ●地域の幹線である鉄道と接続する支線交通として、地域住民の居住地と南阿蘇鉄道の駅との間の移動を担う。 |
| 高森町民バス | |
| 予約型乗合タクシー | ●鉄道・バスが不便な地区の住民や、後期高齢者・子育て世代等、交通機関の乗り換えについての身体的負担が大きい住民の鉄道と接続する支線交通、または地域内交通として、主としてドア to ドアの移動を担う。 |
| タクシー | ●乗合タクシーよりさらにきめ細かい配慮や多様なサービス対応が求められる移動者（障がい者、子育て中の父親母親等手助けが必要な方）等の対応を担う。 |

■「定住」における公共交通ネットワークの役割の将来イメージ

ア：南阿蘇鉄道の役割

- 南阿蘇鉄道は JR 豊肥本線ややまびこ号などの広域交通と連絡することで、南阿蘇地域住民の南阿蘇地域外での多様な外出を支える“南阿蘇地域住民の日常生活を支える基軸”の役割を持つ。
- 地域住民の目的地に合わせて南阿蘇鉄道の各駅から移動をサービスする。
- また、駅は多様な世代が集まる地域住民の集いの場等の拠点的作用を担う。

イ：駅への二次交通（地域内のバス）の役割

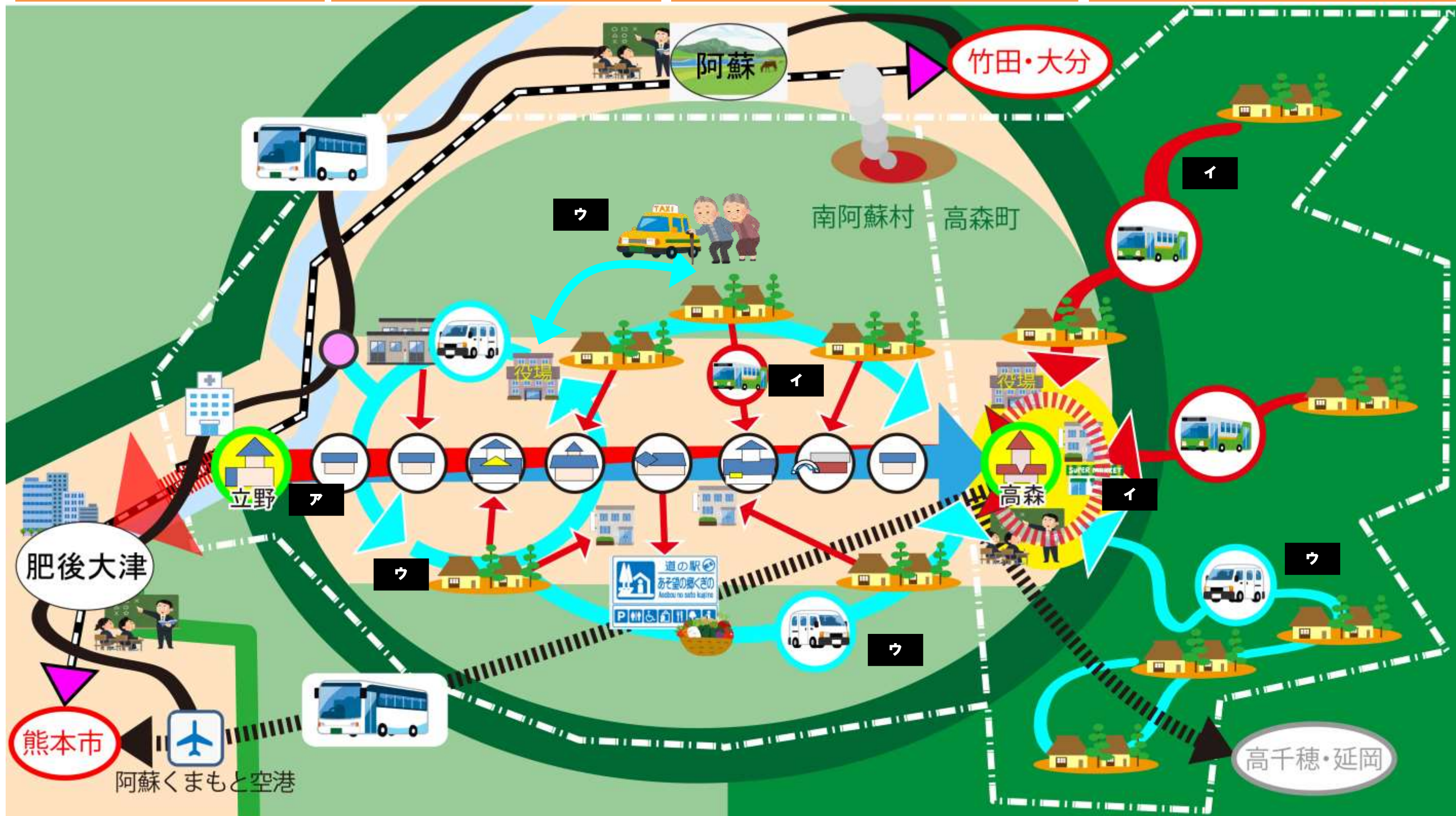
- 集落から南鉄の駅までを連絡するための二次交通をゆりっバス・高森町民バスが担う。
- ゆりっバス・高森町民バスは、南阿蘇村及び高森町において駅から離れており、かつ地域住民の一定程度の需要が見込まれる集落との連絡を担う定時定路線バスとしての役割を担う。

ウ：駅への二次交通（タクシー関連）の役割

- 地域住民の自宅から南鉄の駅までを連絡するための二次交通として、バス輸送では非効率な小規模需要を支える役割を担うのが予約型乗合タクシーとタクシーである。
- また、予約型乗合タクシーは後期高齢者を中心とした交通弱者の地域内の移動に対応する。
- タクシーは鉄道・バスが不便な地域住民や子育て世代等の多様な移動を支えるほか、きめ細かい配慮等が必要な移動者への対応を担う。

その他利活用策(一例)

- 南鉄の駅を活用した地域主導での夜市や盆踊りといったコミュニティ活動、多世代交流イベント等の実施
- 待合室を児童・生徒等の住民に広く開放し、駅空間を活用した多世代交流の仕掛けづくり
- 南鉄ファンを育む取り組みの一環として、児童・生徒が日常的な駅の清掃活動を実施したり、鉄道員体験等をしたりすることでの“幼少期からのマイレール意識”の醸成



その他の利活用策



土佐くろしお鉄道(中村駅)の待合室(自習室化)



高齢者健康教室



只見線 こども車掌体験 魚沼市

満65歳以上の方 **限定**
 バス全線乗り放題
茨交漫遊パス
 1ヶ月6,500円 6ヶ月35,000円
 茨城交通 高齢者向け 全線フリー定期券



JR城端駅、子どもが鉄道マン体験

海岸線中学生以下フリーパス
 平成29年6月1日受付開始!!
 神戸市営地下鉄海岸線
 中学生以下フリーパス
 7月1日から9月30日
 有効期間中、
 無料で海岸線が
 乗の放題!

神戸市営地下鉄(海岸線)
 「中学生以下無料化社会実験」

| 「観光」に関して南阿蘇鉄道に求める役割 | |
|---------------------|---|
| 南阿蘇鉄道 | <p style="text-align: center; color: red;">観光振興により地方創生の柱＝“観光客を勝ち取る まちづくり”の実現に不可欠な交流資源</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域の幹線として他の交通機関と連携しながら、観光客の地域内外の移動を担うほか、他の地域資源との組み合わせにより新たな価値を創造する。 ●沿線の雄大な景観やトロッコ列車等を活かし、南鉄自体が地域の代表的な観光資源となる。 ●地元産品等を積み込み肥後大津駅や立野駅まで鉄道輸送する「貨客混載」により物流効率化のみならず、地元産品の販路拡大に寄与することで南阿蘇地域の経済を支える。 |



| 南鉄を基軸とした場合の各公共交通機関が果たす役割 | |
|-----------------------------------|---|
| JR 豊肥本線 | <ul style="list-style-type: none"> ●熊本駅や阿蘇くまもと空港の最寄り駅となる肥後大津駅と、南阿蘇地域の玄関口である立野駅をつなぎ、阿蘇・竹田方面や熊本方面等の地域外から南阿蘇地域に観光客を呼び込む役割を担う。 |
| やまびこ号 九州横断バス たかもり号 たかちほ号 | <ul style="list-style-type: none"> ●熊本都市圏や大分方面・高千穂方面と南阿蘇地域の玄関口である「アーデンホテル阿蘇」または「立野駅」や「高森中央」または「高森駅」といった主要バス停をつなぎ、阿蘇・大分方面や熊本方面、高千穂・延岡方面等の地域外から南阿蘇地域に観光客を呼び込む役割を担う。 |
| ゆるっとバス 高森町民バス | <ul style="list-style-type: none"> ●鉄道駅と南阿蘇地域内の観光資源を経由し、南阿蘇地域に呼び込んだ観光客を観光資源に導き、さらなる公共交通による観光周遊を促す。 |
| タクシー | <ul style="list-style-type: none"> ●駅や主要バス停を拠点とし、地域内外の複数の観光資源を機動的に周遊することができる交通手段。 ●南阿蘇地域の魅力を伝えるガイド役として、顧客のニーズ等に合致したきめ細かい配慮や多様なサービス対応を行う。 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ●自転車 (レンタサイクル) ●鉄道駅から地域内の観光施設までの二次交通アクセス手段（南阿蘇鉄道の各駅や特定の交通拠点にレンタサイクル等を設置） ●鉄道やバス待ちの時間を活用した観光周遊メニュー（例：「南阿蘇ちゃりさんぽ」）等を創出・推進 |

■「観光」における公共交通ネットワークの役割の将来イメージ

ア:南阿蘇鉄道の役割

- 南阿蘇鉄道は JR 豊肥本線ややまびこ号などの広域交通により来訪した観光客を南阿蘇地域へ導く基軸の役割を持ち、観光客の目的地に合わせて南阿蘇鉄道の各駅への移動をサービスする。
- さらに、トロッコ列車など南阿蘇鉄道の車両そのものが観光資源となる観光列車をサービスし訪れる観光客の来訪目的としての役割を担う。
- 南阿蘇地域へのゲート駅となる立野駅と高森駅は他の南鉄の駅と異なり、高次観光サービス機能を有する観光拠点的作用を有する。
- また、新たな駅の設置によって、南阿蘇地域の観光地へのアクセス向上、ひいては更なる利用者の増加を図る。

イ:駅からの二次交通(バス・タクシー)の役割

- 南鉄の駅に到着した観光客を最終目的地である観光資源への連絡するための二次交通をゆりっバス・高森町民バス、そしてタクシーが担う。
- ゆりっバス・高森町民バスは、南阿蘇村及び高森町において観光客の一定程度の需要が見込まれる観光資源への連絡を担う定時定路線バスとしての役割を担う。
- タクシーは”定時定路線バスでのアクセスやサービスが困難な観光資源”への連絡のほか、南阿蘇地域やさらに広域の観光周遊に対するタクシー需要を受け止める観光ガイドタクシーとしての役割を担う。

ウ:駅からの二次交通(その他)の役割

- バス・タクシー以外に南阿蘇地域の観光周遊のための二次交通としての役割をレンタサイクルやコミュニティサイクルが担う。
- 注) コミュニティサイクルとは、例えば、観光客の多様な観光周遊ニーズに対応するため、南鉄の各駅でサイクルポートを整備し、“どこでも”借りて返せるサービス

エ:その他利活用策(一例)

- 南鉄を利用した観光周遊を促進するため、拠点駅などでのマイカーの陸送サービス
例) 立野駅で、マイカーを自動車輸送業者に預け、南鉄を片道利用し、高森駅で車を引き取るサービス
- 拠点駅となる立野駅と高森駅における農産物市の開催や、そこへ農産物を運搬するための南鉄の利活用(貨客混載)
- 南鉄やタクシーに自転車を積載するサービス
- 公共交通が1日何度でも使える「ワンデーフリーバス」等の導入



ア に関する他地域事例等



京都丹後鉄道における農産物の「貨客混載」



JR釜石線「SL銀河」

イ に関する他地域事例等

おもてなし
心のこもった接客マナー

観光知識
タクシー乗務員だけが知っている穴場スポットをご紹介します

質の高いサービスの提供で、旅の特別感・満足感を高め、快適で楽しい北海道旅行のお手伝いをします。

夢大地北海道ガイドタクシー

エ に関する他地域事例等



上信電鉄「サイクルトレイン」



「サイクルタクシー」(伊予鉄タクシー)



株式会社ナセック(NASEC)
自動車、トラック、バスなどの輸送

マイカーを
下山地へ回送
上高地決壊

11,000円(税込) (往復乗車料+搬送料)

1. 往復乗車料(上高地・下高地間の往復乗車料)
2. 往復搬送料(上高地・下高地間の往復搬送料)
3. 往復乗車料(上高地・下高地間の往復乗車料)
4. 往復搬送料(上高地・下高地間の往復搬送料)

南安タクシー 電話 0263-72-2855

登山者のマイカー回送(南安タクシー)

ぐんまワンデー
世界遺産バス 1日周回券

2,100円 / 1,050円

2017. 7.1(土) ~ 12.31(日)

観光バス乗車券

2017. 7. 22

3.5

| 「防災」に関して南阿蘇鉄道に求める役割 | |
|---------------------|--|
| 南阿蘇鉄道 | <p style="text-align: center;">災害時の避難場所や、地域住民の集いの場等として、</p> <p style="text-align: center;">拠点的作用を果たす駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 駅が災害時の避難場所や、防災拠点的作用を果たす ● 道路の積雪等で車やバス、タクシーが利用できない際の移動手段 ● 災害時の支援物資の輸送、被災者への物資の安定供給 ● 避難者の移送手段 |



| 南鉄を基軸とした場合の各公共交通機関が果たす役割 | |
|-----------------------------------|--|
| JR豊肥本線 | <ul style="list-style-type: none"> ● 道路の積雪等で車やバス、タクシーが利用できない際の移動手段 |
| やまびこ号 九州横断バス たかもり号 たかちほ号 | |
| ゆるっとバス | <ul style="list-style-type: none"> ● 避難者の移送手段 ● 住民等の避難所生活における移動手段 ● 町村が作成する地域防災計画に準じて、役場等からの依頼・要請のもと必要性がある場合は、交通事業者への確認・了承のもと、以下の役割を担う <ul style="list-style-type: none"> ・ 避難者の広域的移送手段 ・ 地域外に居住地がある避難者（観光客を含む）の帰宅支援に資する移送手段 |
| 高森町民バス | |
| 予約型乗合タクシー | |
| タクシー | |
| その他 | |
| 自転車 (レンタサイクル) | |

■「防災」における公共交通ネットワークの役割の将来イメージ

ア：南阿蘇鉄道の役割

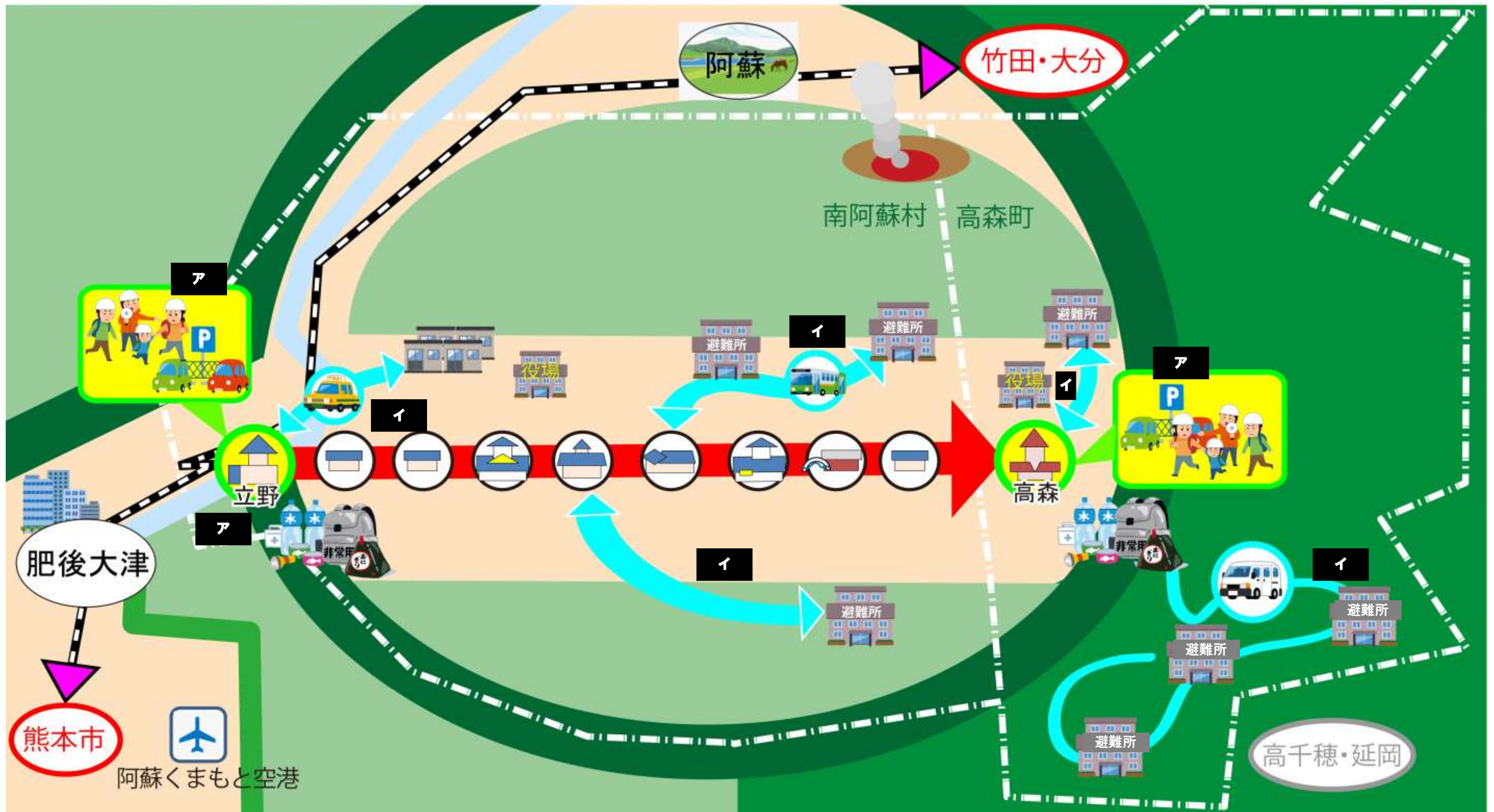
- 南阿蘇鉄道の駅が災害時の避難場所や、防災拠点的作用を担う。
※立野駅や高森駅は災害時の防災拠点的作用を果たすため、大型駐車場、発電装置、備蓄倉庫、救援物資の集積所等を担う
- 道路の積雪等で車やバス、タクシーが利用できない際の移動手段の役割を担う。
- 非常時の支援物資の運搬において、防災拠点施設（駅を含む）に到着した物資（小規模を含む）を地域内の避難所などへの輸送する役割を担う。
- 避難者（観光客を含む）の移送手段の役割を担う。

イ：地域内のバス・タクシーの役割

- 避難者の移送手段の役割を担う（例：避難所から南鉄の駅まで）。
- 住民等の避難所生活における移動手段の役割を担う（例：避難所から南鉄の駅まで）。
- 防災拠点施設（駅を含む）に到着した物資（小規模を含む）を地域内の避難所などへの輸送の役割を担う
注）町村が作成する地域防災計画に準じて、役場等からの依頼・要請のもと必要性があり、交通事業者への確認・了承の場合

その他利活用策（一例）

- 公共交通と連携した避難訓練の実施
例）大規模災害発生後における被災者の避難所への移送や仮設住宅への移動手段確保、避難者（観光客を含む）の帰宅・帰国支援等を想定した地域公共交通全体の機動性等を確認するもの



5. まちづくり戦略を実現するために解決が必要な公共交通の問題・課題

【課題1】

まちづくり戦略（定住・観光・防災）を実現するうえで必要不可欠な交通“軸”（＝“南阿蘇鉄道”）の不通
 （利用者の著しい減少による経営状況の悪化）

- 南阿蘇地域は、特徴ある自然資源、温泉等の“恵まれた地域資源”をもとに、数多くの交流人口の存在によって経済が発展した経緯があり、現在では他地域と比べ宿泊業等の“交流人口を対象とした観光関連産業”が基幹産業化している。
- 南阿蘇鉄道は、沿線地域住民の生活移動手段として、また、交流人口を生み出す手段として地域形成の基盤となり、住民の生活や地域産業を支えてきた。

表 第3次産業の従業人口に占める宿泊業・飲食サービス業の割合

| | 第3次産業の従業人口（人） | 宿泊業・飲食サービス業の従業人口（人） | 第3次産業の従業人口に占める宿泊業・飲食サービス業の割合 |
|------|---------------|---------------------|------------------------------|
| 南阿蘇村 | 3,244 | 635 | 19.6% |
| 高森町 | 1,797 | 262 | 14.6% |
| 熊本県 | 563,243 | 45,632 | 8.1% |

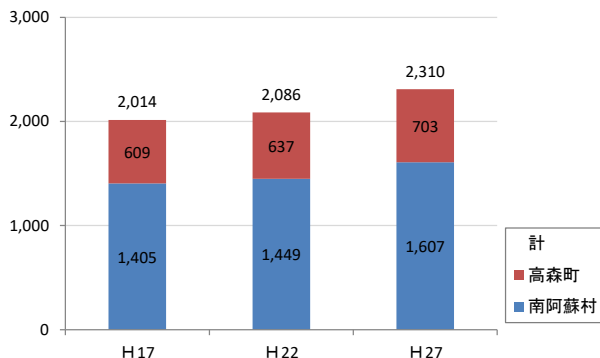


図 南阿蘇地域外からの通勤流入人口の変化

資料：国勢調査

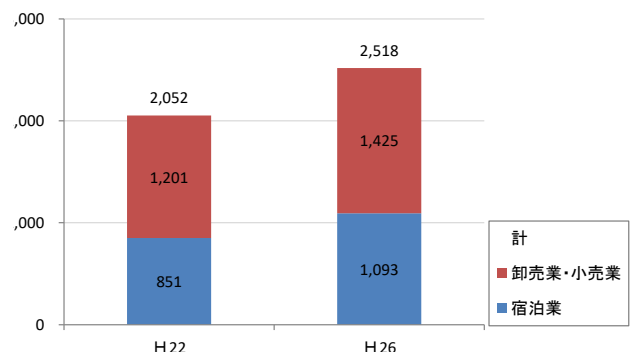


図 観光産業の従業員数の変化

資料：経済センサス

- そのような状況下で熊本地震が発生し、南阿蘇地域の経済を支えていた「南阿蘇鉄道」の寸断で沿線地域存続の危機を迎えている。
- 具体的には、住民の鉄道利便性の低下による利用者の減少や観光客にとって地域の魅力低下、寸断の長期化による地域住民の意識低下等による「南阿蘇鉄道存続の危機」、地域の交流人口の回復力の低下や地域産業構造の崩壊等の「地域産業の維持・向上の危機」、地域公共交通の基軸の損失、地域住民の生活環境や通学環境の低下等の「地域の居住環境の危機」である。
- これらが引き金となり、南阿蘇地域の人口減少にさらに拍車がかかり、南阿蘇地域は非常に厳しい危機的状況となっている。

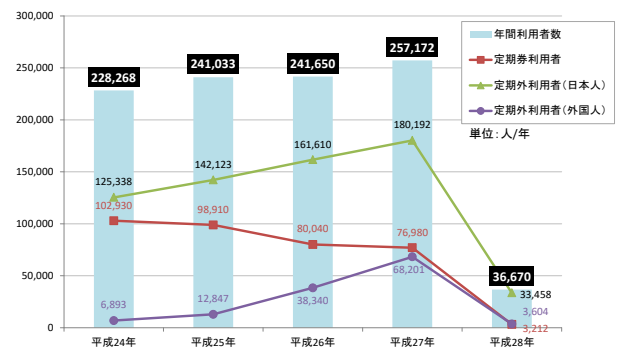


図 南阿蘇鉄道の利用者推移

表 平成26～28年の2町村の観光入込推移

| 区分 | H26 | H27 | H28 | 備考：H28/H27 | |
|------|---------|-----------|-----------|------------|-------|
| 高森町 | 宿泊客数 | 71,825 | 69,443 | 57,224 | 82.4% |
| | 日帰客数 | 688,808 | 625,318 | 421,839 | 67.5% |
| | 計(総入込客) | 760,633 | 694,761 | 479,063 | 69.0% |
| 南阿蘇村 | 宿泊客数 | 489,400 | 426,345 | 220,765 | 51.8% |
| | 日帰客数 | 5,992,935 | 5,378,106 | 2,806,978 | 52.2% |
| | 計(総入込客) | 6,482,335 | 5,804,451 | 3,027,743 | 52.2% |

- ・南阿蘇地域のまちづくりの中で特に「定住」・「観光」・「防災」を実現するうえで必要不可欠な交通軸であるにもかかわらず、熊本地震により著しい利用者減少による経営悪化を招いている“南阿蘇鉄道”の全線復旧と存続可能な運営体制の確立が課題である。

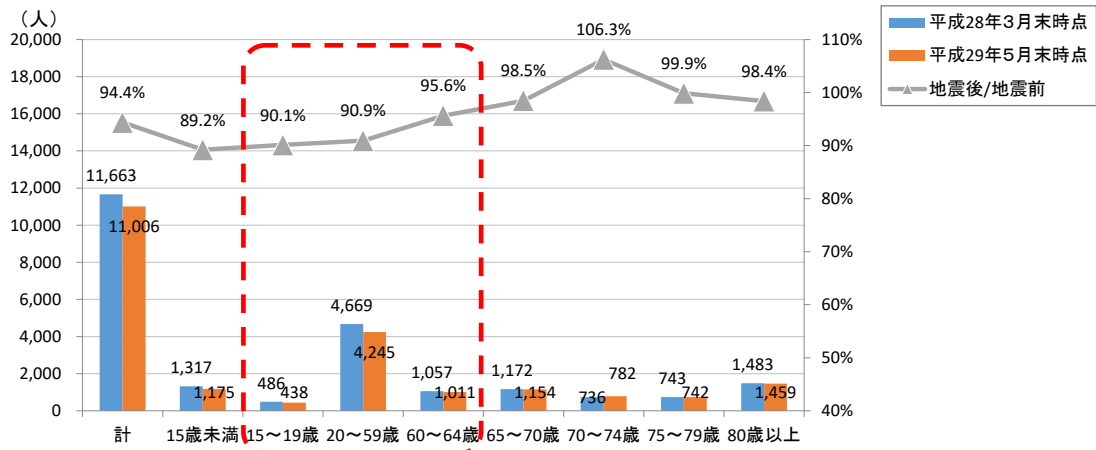


図 南阿蘇村の地震前後の年齢別人口の変化

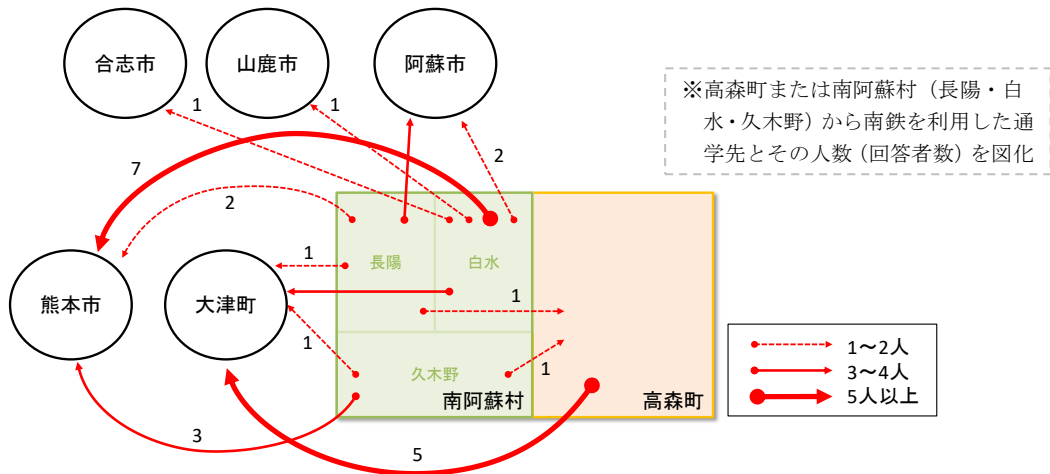


図 南鉄を利用した熊本地震前における高校通学流動

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

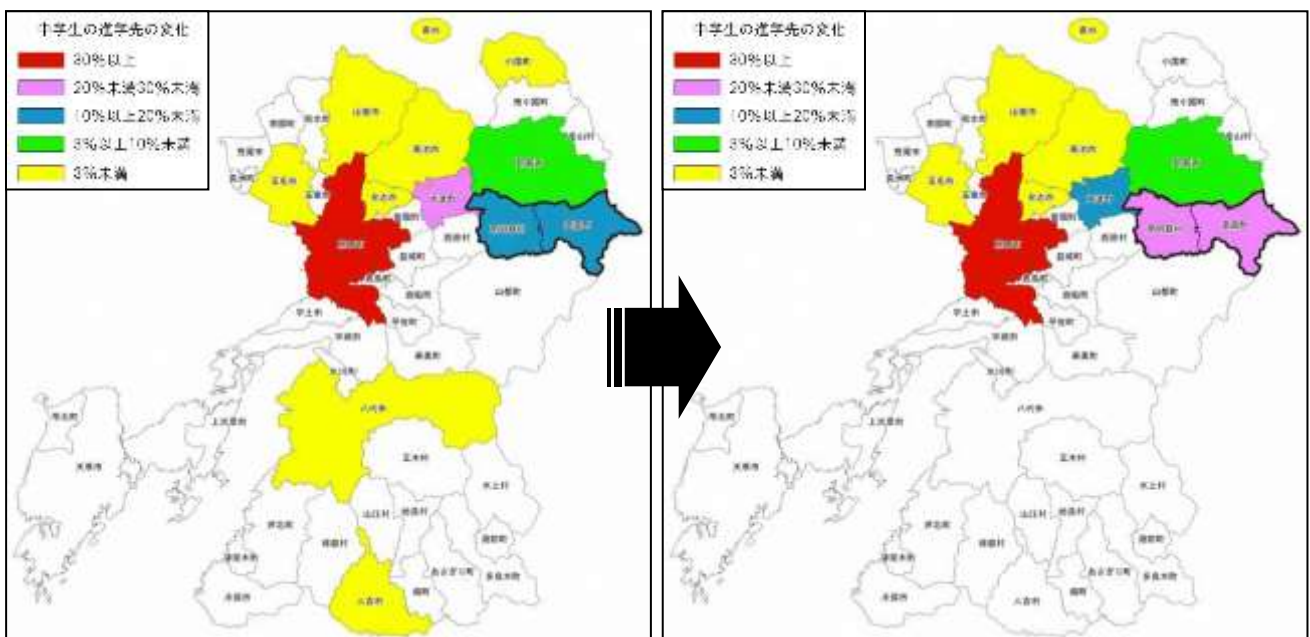


図 熊本地震発生前後における高校進学先の変化

資料：高森町、南阿蘇村

【課題2】

南阿蘇鉄道の不通が長期化することによる住民の関心（マイルール意識）の低下

- 南阿蘇地域住民における南鉄の必要性割合は9割と高い。
- 熊本地震前において利用者の3割を占める定期利用者は全員「立野駅」を乗降区間にしていたため、平成28年7月31日から中松～高森間は運転を再開したが、利用者数は著しく落ち込んでいる状況。
- 平成29年9月に実施した鉄道・バス利用者ヒアリング調査結果によると、平日よりも休日の利用が多い状況となっており、南阿蘇地域住民の南鉄利用は平日は皆無、休日は2人/日。
- 利用者のほとんどが外国人を含む地域外からの来訪客の「観光」利用であった。
- この状況が南阿蘇鉄道が全線復旧まで続いてしまうと、住民の南鉄利用が数年間ほとんどない状況にあり、住民の南鉄への関心は低くなってしまふことが懸念される。

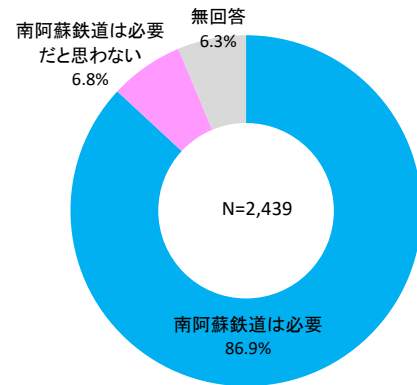


図 地域住民にとっての南阿蘇鉄道の必要性

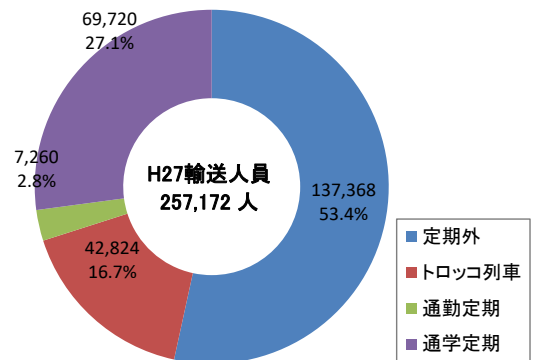
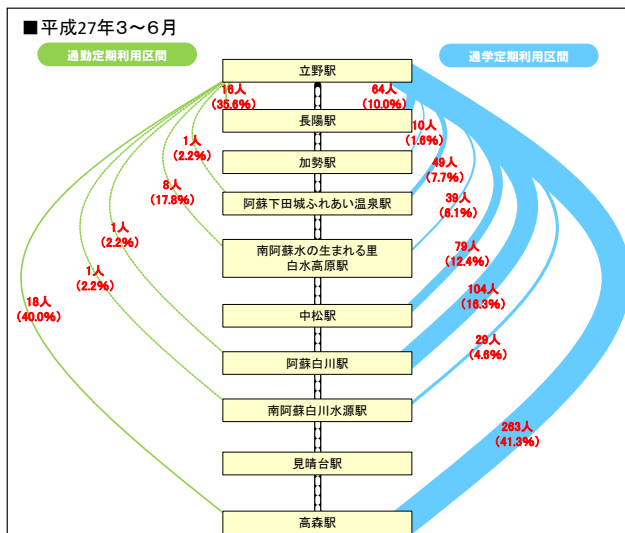


図 平成27年度の利用者数の構造

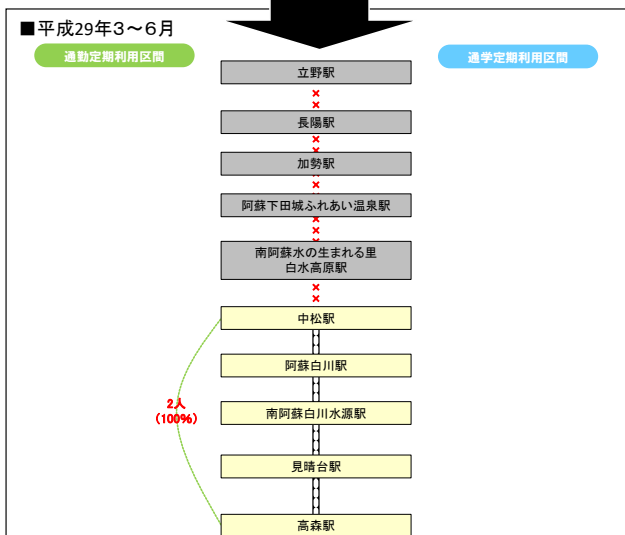


図 地震前後の定期券利用者の申請区間とその多寡

※参考：平成29年鉄道・バス利用者ヒアリング調査結果

表 熊本地震発生後の南阿蘇鉄道の利用者の特性

| 属性 | 項目 | 平日 | | 休日 | | |
|------|---------|--------|--------|-------|--------|-------|
| | | 人数 | % | 人数 | % | |
| 年齢層 | 20歳未満 | 0 | 0.0% | 14 | 13.9% | |
| | 20～40歳 | 4 | 11.1% | 58 | 57.4% | |
| | 40～65歳 | 16 | 44.4% | 28 | 27.7% | |
| | 65～74歳 | 15 | 41.7% | 1 | 1.0% | |
| | 75歳以上 | 1 | 2.8% | 0 | 0.0% | |
| 総計 | | 36 | 100.0% | 101 | 100.0% | |
| 居住地 | 県内 | 地域内 | 0 | 0.0% | 2 | 2.0% |
| | | それ以外 | 9 | 25.0% | 41 | 40.6% |
| | 県外 | 国内 | 14 | 38.9% | 58 | 57.4% |
| | | 国外(韓国) | 13 | 36.1% | 0 | 0.0% |
| 総計 | | 36 | 100.0% | 101 | 100.0% | |
| 外出目的 | 通院 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | |
| | 見舞い | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | |
| | 買い物・飲食 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | |
| | 通学 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | |
| | 通勤 | 0 | 0.0% | 2 | 2.0% | |
| | 業務仕事 | 1 | 2.8% | 1 | 1.0% | |
| | 観光 | 31 | 86.1% | 88 | 87.1% | |
| | 娯楽・レジャー | 0 | 0.0% | 3 | 3.0% | |
| | 私用 | 0 | 0.0% | 3 | 3.0% | |
| | その他 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% | |
| | 不明 | 4 | 11.1% | 4 | 4.0% | |
| 総計 | | 36 | 100.0% | 101 | 100.0% | |

- そのような中、平成 29 年 8 月に阿蘇長陽大橋が開通し、10 月からゆるっとバスのダイヤ改正がなされ、高森駅から肥後大津駅までのルート新設がなされた。料金は高森駅～肥後大津駅で 1,010 円（南鉄であれば 730 円）
- これは、速達性と定時性の高い鉄道サービスの運休による地元住民の生活負担を低減する等の目的をもつ施策である。



図 「ゆるっとバス」の新ルート

- 公共交通の利用有無を問わず、南阿蘇地域住民の6割以上が肥後大津駅への公共交通での利用意向（乗継なしを含む）を示しているが、この“乗り継ぎ負担低減策”はあくまでも現段階（南鉄の運行区間が中松～高森）における暫定措置であるため、今後さらなるダイヤ改正により“公共交通の乗継利用による南鉄の利用促進”を促す場合に、地域住民・利用者に対して引き続きマイルール意識をもってもらうための取り組みや工夫を行う必要がある。

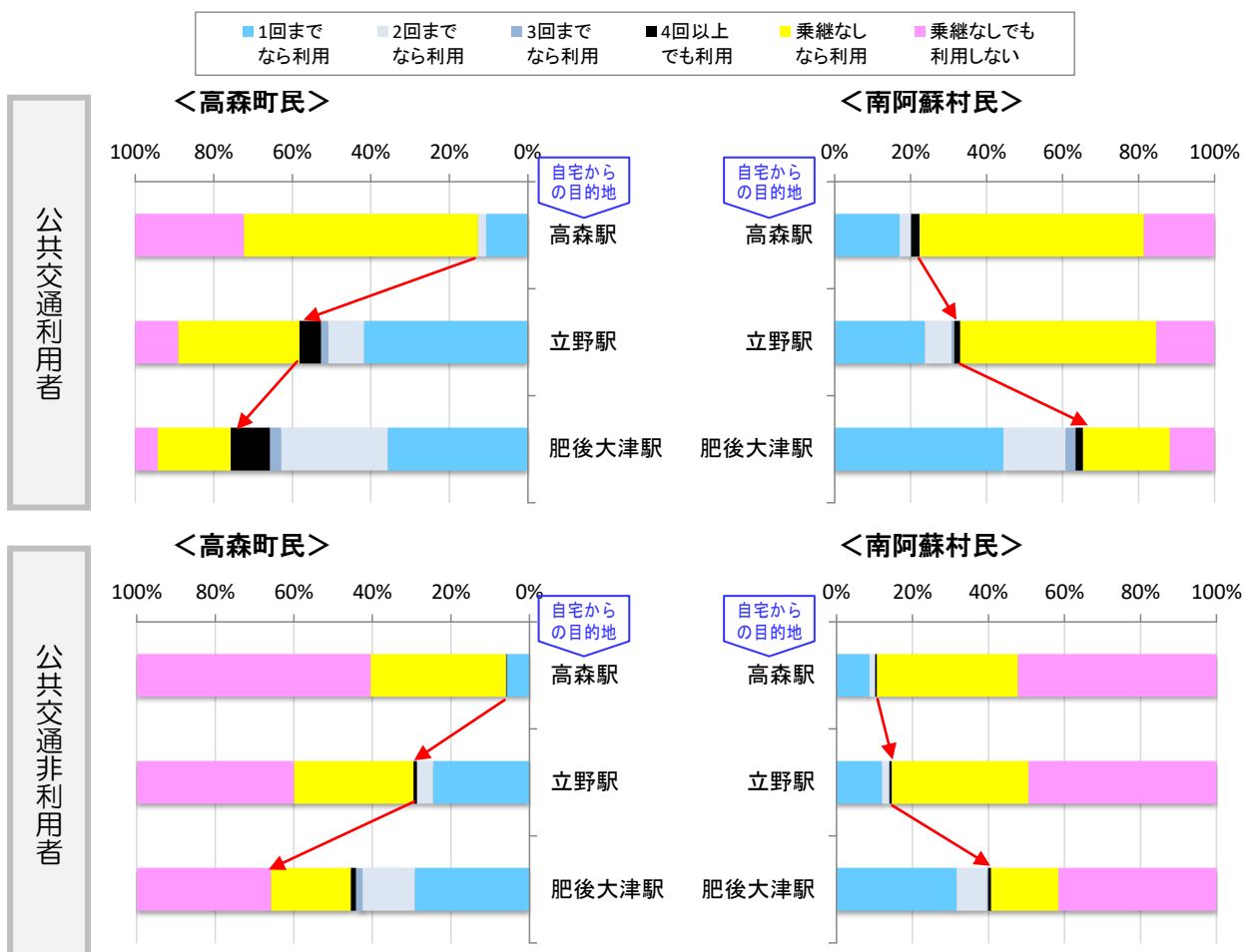


図 南阿蘇地域住民の公共交通の乗り継ぎ許容回数（公共交通利用有無別）

参考：平成 29 年南阿蘇地域全世帯アンケート

【課題3】

熊本地震後の鉄道・道路の不通に伴う交通網の利便性の低下

- 地震後の路線バス利用者の5割以上が地震前はJR または南鉄といった“鉄道利用者”であった。
- 南阿蘇地域と熊本市等を結ぶたかもり号は地震前後で土曜便などで3割近く利用者が減少しているが、平日と日祝の高森→熊本については約1.2~1.4倍に増加している。
- 例えば、平日の便別利用状況をみると、特に朝の5時台に40人以上の利用がみられ、南阿蘇鉄道を利用していた通勤・通学客がたかもり号に転換した利用者もみられた。
- 現在の路線バス利用者の中には熊本地震による鉄道の不通に伴う交通利便性の低下により、外出行動に変化を強いられ、不便を強いられている状況にある。

表 たかもり号の地震前後の利用状況の変化

| 曜日 | 方向 | 地震前 | 地震後 | 地震後/地震前 |
|----|-------|-------|------|---------|
| 平日 | 高森→熊本 | 81.5 | 99.7 | 1.22 |
| | 熊本→高森 | 80.1 | 68.4 | 0.85 |
| 土曜 | 高森→熊本 | 116.6 | 84.3 | 0.72 |
| | 熊本→高森 | 96.0 | 65.5 | 0.68 |
| 日祝 | 高森→熊本 | 51.4 | 70.7 | 1.37 |
| | 熊本→高森 | 94.8 | 67.3 | 0.71 |

■平日

| 時刻 | 平成27年10月 平均利用者数 | 備考 |
|-------|--------------------|-------|
| 6:00 | 16.8 | 高森→熊本 |
| 9:00 | 29.4 | 高森→熊本 |
| 9:29 | 15.0 | 熊本→高森 |
| 12:30 | 11.4 | 高森→熊本 |
| 12:49 | 20.4 | 熊本→高森 |
| 15:30 | 24.0 | 高森→熊本 |
| 16:49 | 35.8 | 熊本→高森 |
| 18:37 | 9.0 | 熊本→高森 |
| 1便平均 | 20.2 | |
| 1日平均 | 161.6 | |

■平日

| 時刻 | 平成29年10月 平均利用者数 | 備考 |
|-------|--------------------|-------|
| 5:45 | 45.0 | 高森→熊本 |
| 8:30 | 14.3 | 高森→熊本 |
| 9:49 | 23.5 | 熊本→高森 |
| 12:30 | 13.9 | 高森→熊本 |
| 13:29 | 12.6 | 熊本→高森 |
| 14:30 | 26.5 | 高森→熊本 |
| 16:29 | 15.2 | 熊本→高森 |
| 18:29 | 17.1 | 熊本→高森 |
| 1便平均 | 21.0 | |
| 1日平均 | 168.1 | |

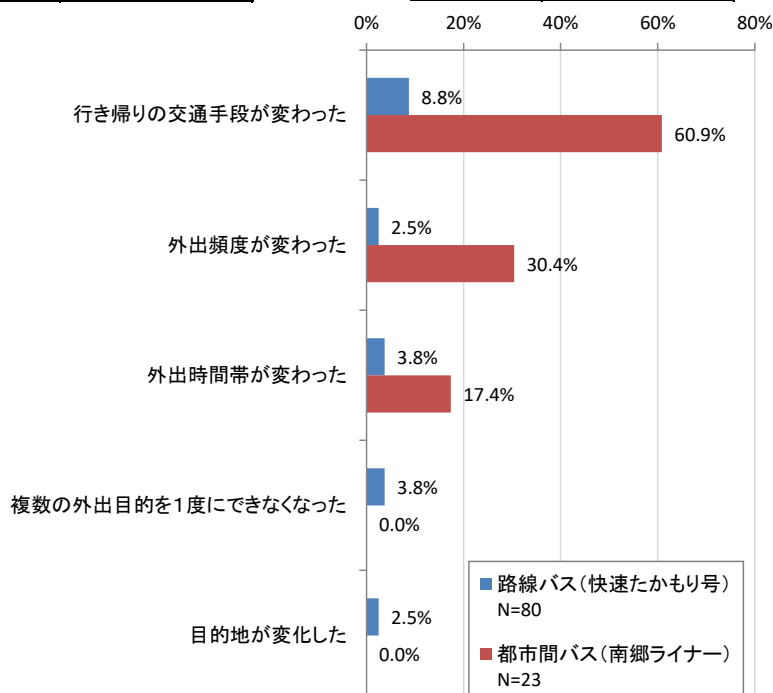


図 路線バス利用者の熊本地震後の行動の変化

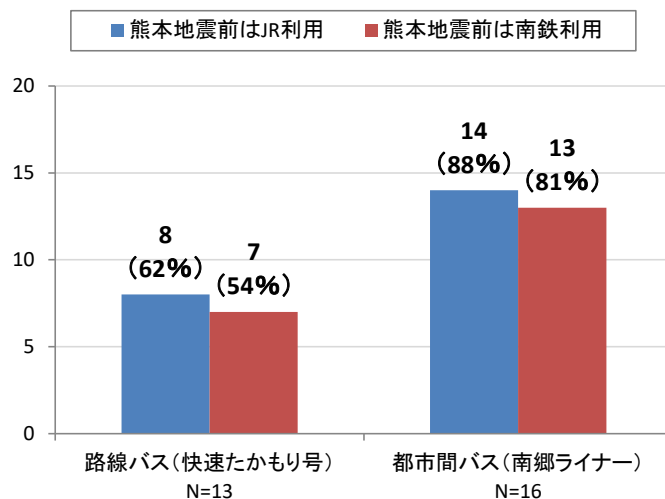


図 熊本地震以前の鉄道利用状況

- 熊本地震の発生により、普通車では 20 分以上、大型車に至っては最大 60 分の迂回を余儀なくされた。
- この迂回は俵山トンネルルートの開通、さらには長陽大橋ルートの開通により、大幅な時間短縮が図られた。
- しかし、阿蘇大橋の開通までは限られた道路網を活用してのアクセスとなるため、著しい道路混雑が休日を中心としてみられており、未だ道路交通の利便性の低下は解消されていない状況にある。
- また、熊本地震前後における周辺主要都市との公共交通でのアクセス時間と便数を比較すると、例えば高森駅と熊本駅の所要時間は 1.5 倍増加、高森駅と肥後大津駅は 2.2 倍、高森駅と阿蘇駅は 1.7 倍増加してしまっており、かつ便数もそれぞれ 7 割減少、6 割減少、4 割減少となっている。

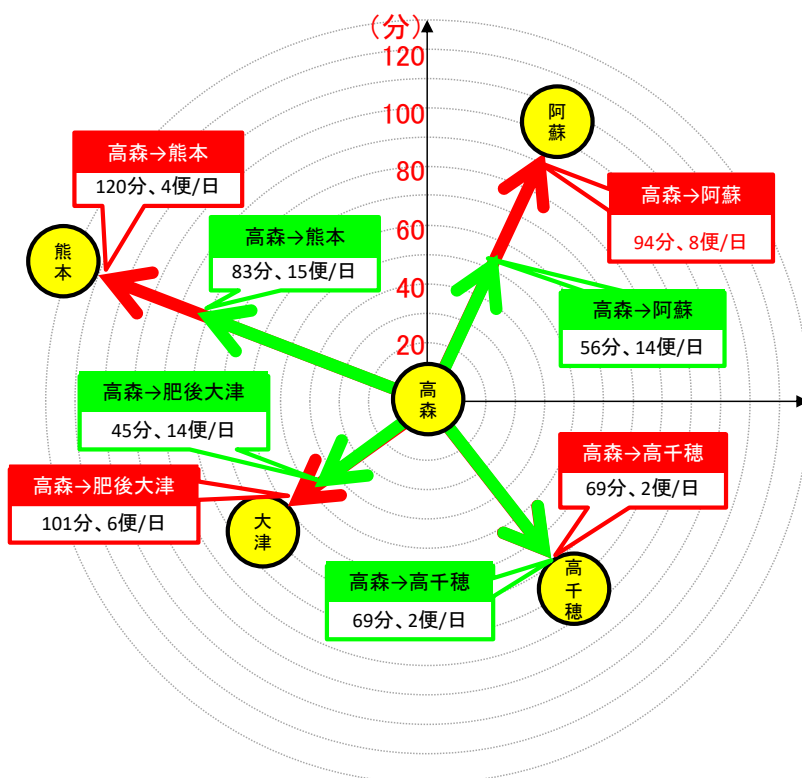


図 熊本地震前後における周辺主要都市との公共交通でのアクセス時間と便数

【課題4】

各公共交通機関の役割分担が不明確であり、サービスが重複する区間が存在

- 平成 27 年度の調査結果では、観光政策の一環で運行しているゆるっとバスであるが、平休ともに7割以上が地元住民利用であり、高齢者が6割以上。特に平日は6割が「後期高齢者」。
- 平日は「通院目的」が、休日は「観光・娯楽・レジャー目的」が最も多い。
- 平成 28 年3月から運行開始した「南阿蘇村予約型乗合タクシー」の利用区間の6割がゆるっとバスでも担える利用状況にある。
- また、予約型乗合タクシー利用者の性別は8割が「女性」、年齢層も「後期高齢者」が8割を占めており、ゆるっとバスの平日利用とターゲットが重複している。

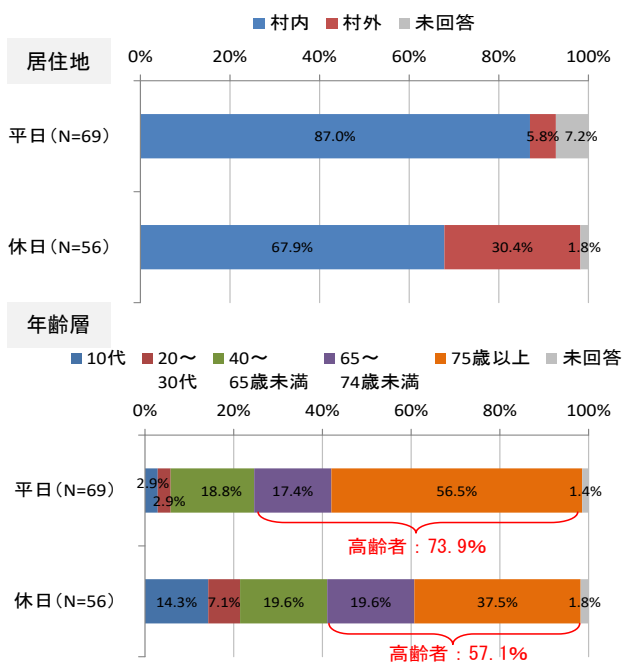


図 ゆるっとバス利用者属性（平休別）

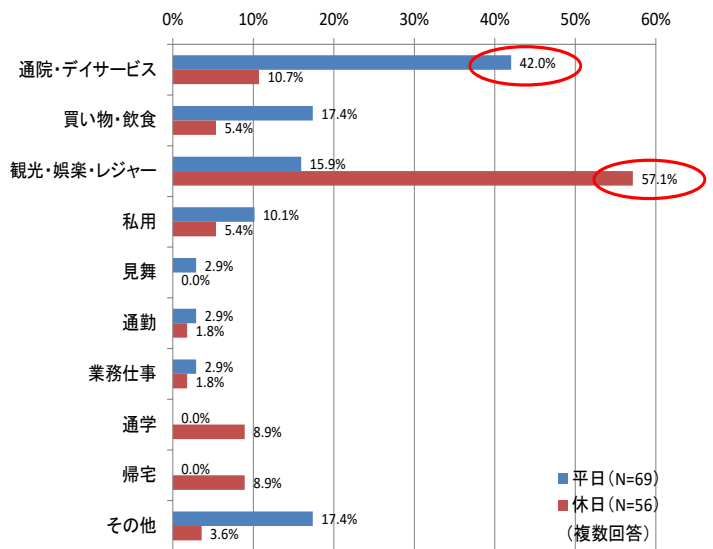


図 ゆるっとバス利用者属性（平休別）

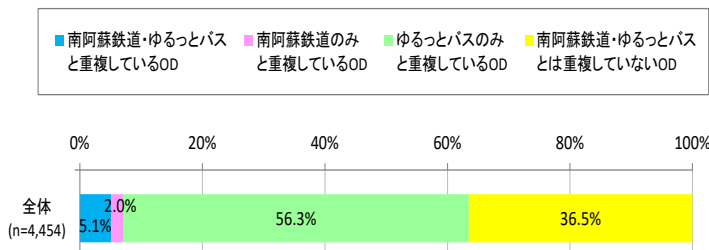


図 予約型乗合タクシーの乗降場所と他の公共交通での対応可能性検証

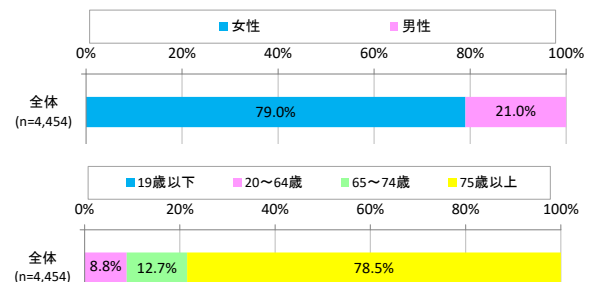


図 予約型乗合タクシーの利用者属性（性別・年齢層）

表 予約型乗合タクシー運行前後におけるゆるっとバスの1日当たり利用者数の変化

| | 平日 | | 土曜 | | 日曜 | |
|--------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| | 平成27年5-9月 平均利用者数 | 平成28年5-9月 平均利用者数 | 平成27年5-9月 平均利用者数 | 平成28年5-9月 平均利用者数 | 平成27年5-9月 平均利用者数 | 平成28年5-9月 平均利用者数 |
| 久木野コース | 14.9 | 4.3 | 14.1 | 2.2 | 14.5 | 1.1 |
| 白水コース | 27.4 | 15.0 | 18.2 | 7.0 | 13.9 | 5.3 |
| 湯の谷コース | 22.1 | 11.9 | 25.6 | 10.6 | 25.4 | 6.3 |
| 計 | 64.4 | 31.1 | 57.8 | 19.8 | 53.7 | 12.7 |

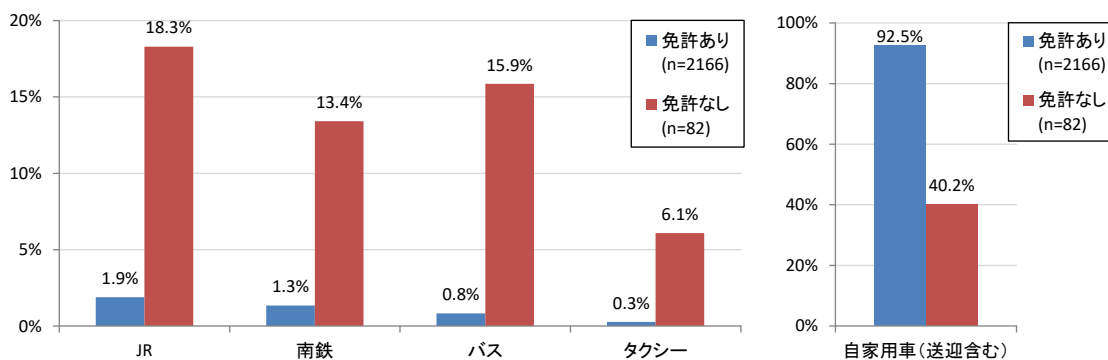
【課題5】

利用が著しく少なく、非効率な運行となっている路線が存在

- 南阿蘇地域住民の公共交通の利用状況を、免許保有有無で分析したのが下図である。
- 生産年齢層と高齢者層も“免許をもっていない住民”の公共交通利用割合が高く、公共交通の依存度が高いことが分かる。
- しかし、その“免許をもっていない住民”においても、公共交通以上に自家用車に依存している状況にあり、公共交通の需要取り込みに向けた対策が求められる。

※なお、年齢層別にみると、生産年齢層（20～64歳）は「JR」が最も高い一方で、高齢者層（65歳以上）は「バス」と「タクシー」が高い状況にある。これは、“域外への移動手段として公共交通を利用している生産年齢層”と“地域内の移動手段として公共交通を利用している高齢者層”の違いによるものと推察される。

<生産年齢層(20～64歳)>



<高齢者層(65歳以上)>

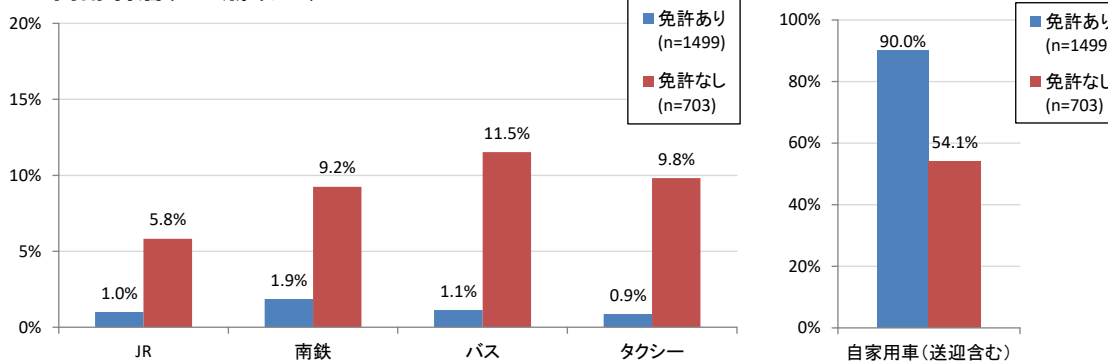


図 免許保有別の公共交通利用割合

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

- ・南阿蘇地域内を運行するゆるっとバス全路線（2 路線）と高森町民バス 2 路線は九州平均未満の利用状況となっている。また、平成 28 年度の利用者 1 人あたりの財政負担額をみると、1000 円/人以上の路線がほとんどの状況にある。
- ・ゆるっとバスと高森町民バスの運行ルートにおける人口カバー割合をみると、南阿蘇地域の総人口・高齢人口・年少人口の9割程度をカバーしている状況にある。
- ・そのような中、各交通機関沿線の高齢者世帯の居住状況をみると、特に中山間部を運行する高森町民バスの沿線には、沿線の世帯の中に高齢者のみ世帯が居住している割合が比較的高い。
- ・利用状況や運営状況が芳しくない路線の見直し等にあたっては、沿線の人口集積特性を考慮した適切な移動サービスの提供が必要。
- ・特に「町民バスのみしか運行していないエリア」は高齢者のみの世帯が居住している割合が高く、定住促進・免許返納に向けた移動サービスの確保が必要。

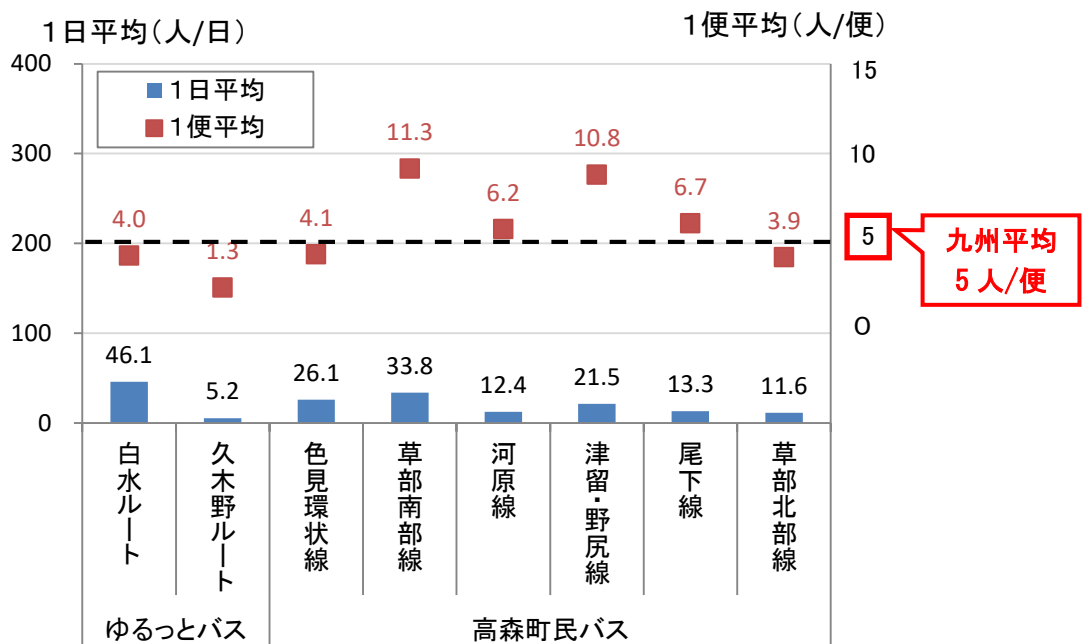


図 バス路線の利用状況 (H29 年 10 月)

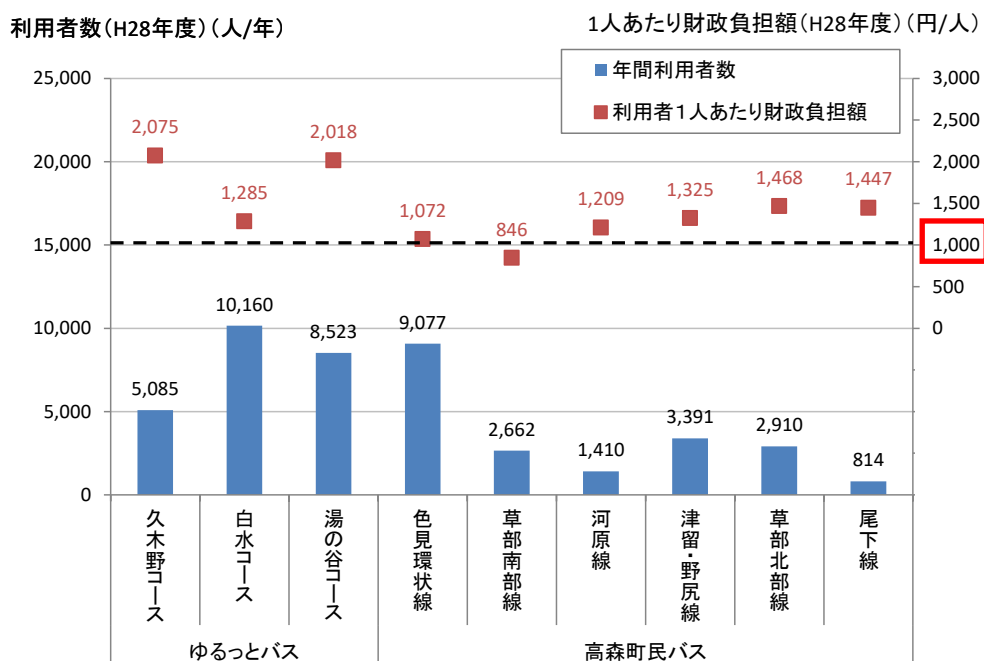


図 地域内を走るバス路線の財政負担状況 (H28 年度)

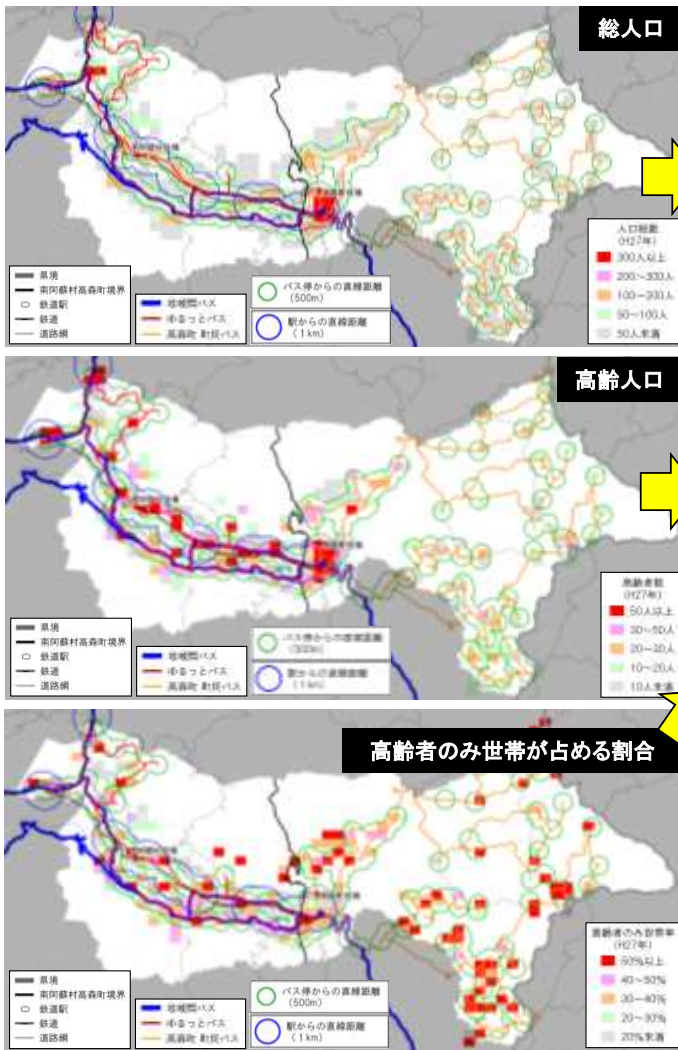
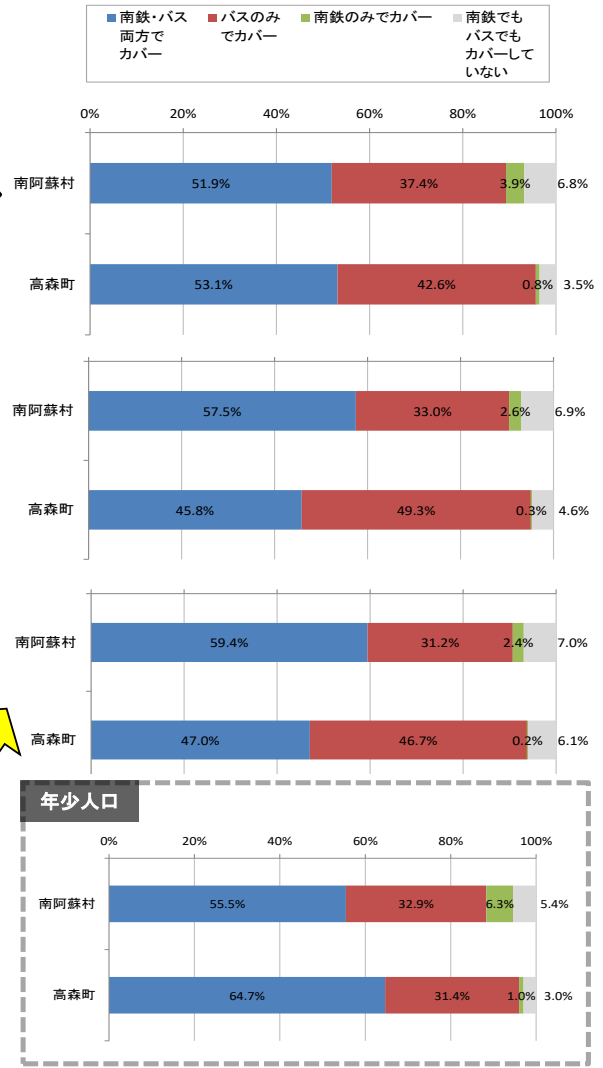


図 南阿蘇地域の人口特性と鉄道・バス網

資料：平成 27 年国勢調査



資料：平成 27 年国勢調査

表 各交通機関の運行エリアにおける高齢者のみ世帯が全世帯に占める割合

| | 高齢者のみ世帯(戸) | 全世帯(戸) | 高齢者のみ世帯率 |
|------------------------|------------|--------|----------|
| 町民バスのみ運行エリア | 407 | 894 | 45.5% |
| 交通空白エリア | 121 | 349 | 34.7% |
| 南鉄・ゆるっとバスの重複運行エリア | 713 | 2208 | 32.3% |
| 南鉄・ゆるっとバス・町民バスの重複運行エリア | 377 | 1234 | 30.6% |
| ゆるっとバス・町民バスの重複運行エリア | 4 | 14 | 28.6% |
| 南鉄のみ運行エリア | 22 | 106 | 20.8% |
| 南鉄・町民バスの重複運行エリア | 36 | 186 | 19.4% |
| ゆるっとバスのみ運行エリア | 377 | 2020 | 18.7% |
| 地域全体 | 2057 | 7011 | 29.3% |

【課題6】

公共交通の担い手（運転手等）不足

- 阿蘇交通圏におけるタクシー利用者と期末運転手はどちらも減少傾向にあり、南阿蘇地域において公共交通の担い手（運転手等）が不足している。

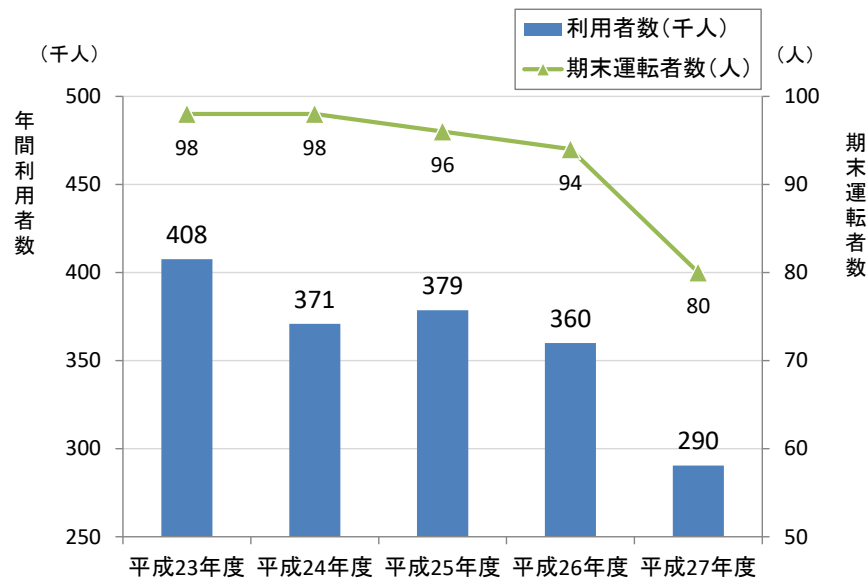


図 阿蘇交通圏におけるタクシー利用者数と運転手数の推移

【課題 7】

地域内の観光施設への移動や、広域的な観光圏の移動に利用できる二次交通ルートが不十分

- 観光客ニーズ調査結果等によると、南阿蘇地域における観光客の阿蘇ファームランドへの来訪はとびぬけて多いものの、南阿蘇地域全体を周遊する施設利用者は多くなく、白川水源や高森湧水トンネル、道の駅あそ望の郷くぎの等においては南阿蘇地域内の様々なパターンでの周遊が顕著である。
- そのような中、観光施設・宿泊施設の公共交通によるカバー状況をみると、南郷谷に分布する観光施設・宿泊施設は鉄道やバスでカバーできるものの、阿蘇山方面の縦方向の移動がしにくい状況にある。
- 公共交通でカバーされている阿蘇ファームランド等においてもマイカー利用がほとんどである。

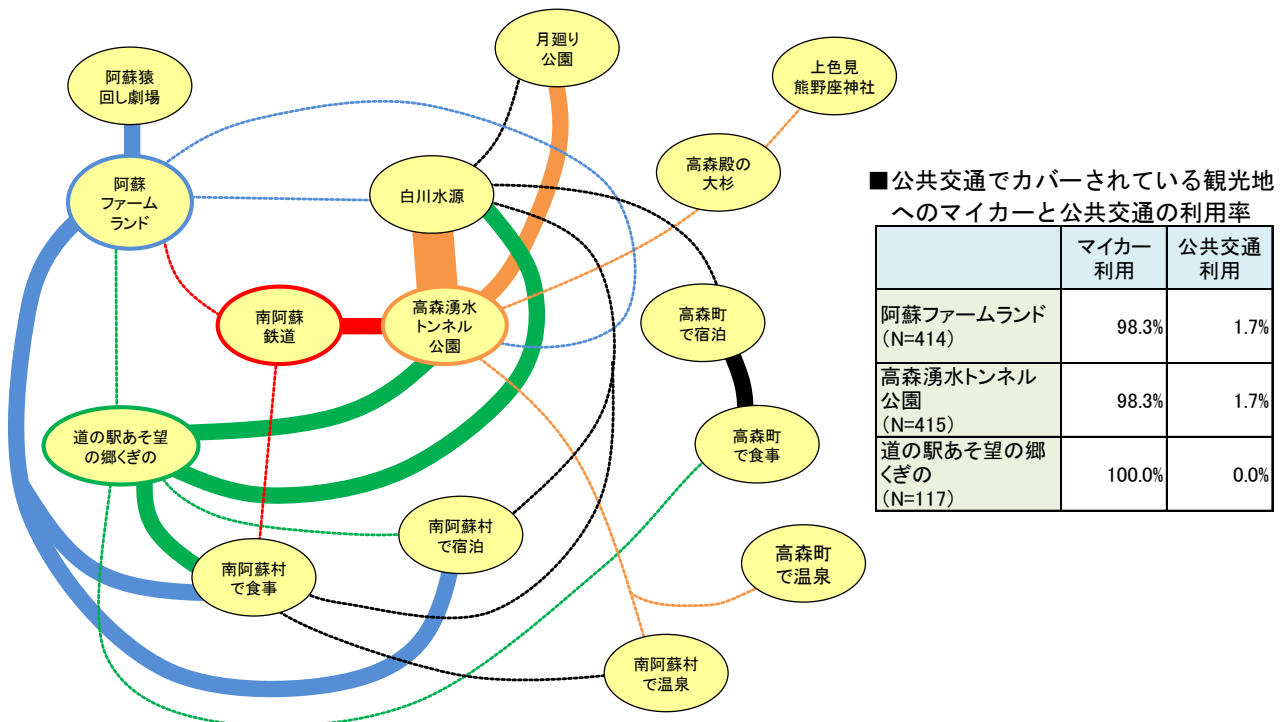


表 南阿蘇地域を訪れた観光客の周遊パターン

注) 5票以上の回答を図化

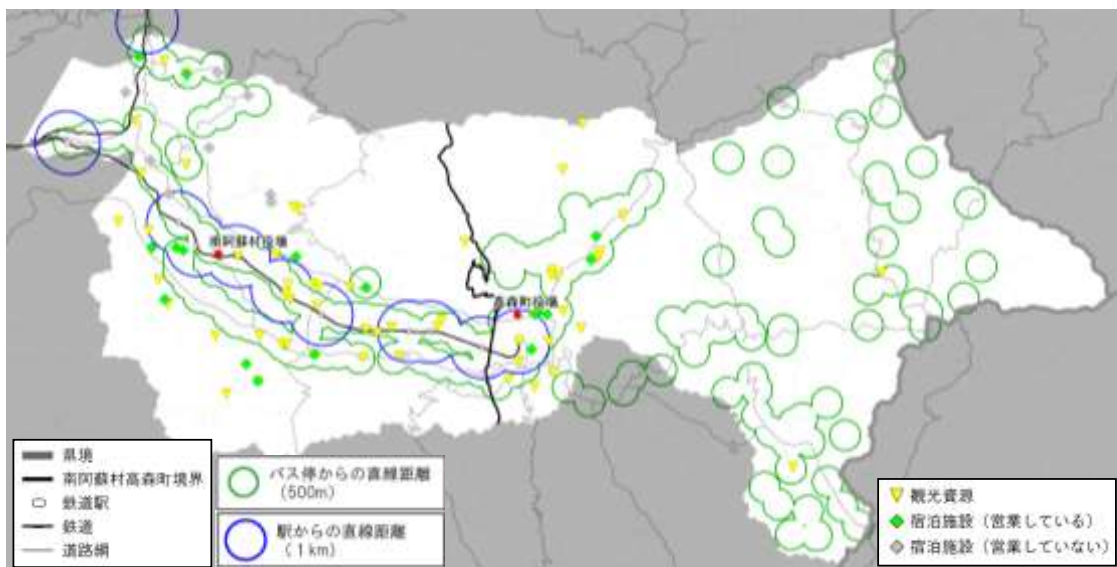


図 観光施設・宿泊施設の公共交通によるカバー状況

表 南阿蘇地域を訪れた観光客の周遊パターン

| | 南阿蘇鉄道 | 阿蘇ファームランド | 白川水源 | 俵山展望所 | 阿蘇猿まわし劇場 | 道の駅あそ望の郷くぎの | 高森湧水トンネル公園 | 月廻り公園 | 上色見熊野座神社 | 高森殿の大杉 | 草部吉見神社 | 温泉（南阿蘇村） | 温泉（高森町） | 宿泊施設（南阿蘇村） | 宿泊施設（高森町） | 食事（南阿蘇村） | 食事（高森町） | 登山・トレッキング（南阿蘇村） | 登山・トレッキング（高森町） | その他 | 総計 |
|-----------------|-------|-----------|------|-------|----------|-------------|------------|-------|----------|--------|--------|----------|---------|------------|-----------|----------|---------|-----------------|----------------|-----|------|
| 南阿蘇鉄道 | 22 | 5 | 4 | | | 2 | 11 | 2 | 3 | 1 | | | | 2 | | 6 | 4 | | | | 62 |
| 阿蘇ファームランド | | 587 | 8 | | 10 | 7 | | | 1 | | | | 1 | 10 | | 14 | | 2 | 1 | 2 | 656 |
| 白川水源 | | | 67 | 2 | 1 | 18 | 35 | 5 | 4 | | | | 2 | 6 | | 8 | 5 | | 1 | 1 | 155 |
| 俵山展望所 | | | | 7 | | 3 | 3 | | | | | | | | | 2 | 1 | | | | 16 |
| 阿蘇猿まわし劇場 | | | | | 10 | 4 | | | | | | | | | | | | | | 1 | 15 |
| 道の駅あそ望の郷くぎの | | | | | | 91 | 19 | 4 | 3 | | | 4 | 2 | 6 | | 29 | 8 | 1 | | 7 | 174 |
| 高森湧水トンネル公園 | | | | | | | 328 | 10 | 2 | 5 | | | 6 | 6 | 1 | 4 | 19 | | | 2 | 385 |
| 月廻り公園 | | | | | | | | 14 | 1 | 1 | | | 1 | 1 | 1 | 3 | 4 | | | | 27 |
| 上色見熊野座神社 | | | | | | | | | 13 | 7 | | | | | 3 | | 3 | | | | 26 |
| 高森殿の大杉 | | | | | | | | | | 3 | | | | | 2 | | | | | | 5 |
| 草部吉見神社 | | | | | | | | | | | 1 | | | | 1 | | | | | | 2 |
| 温泉（南阿蘇村） | | | | | | | | | | | | 14 | 2 | 2 | | 7 | | | | | 25 |
| 温泉（高森町） | | | | | | | | | | | | | 6 | 1 | 1 | 4 | 3 | | | 2 | 17 |
| 宿泊施設（南阿蘇村） | | | | | | | | | | | | | | | 37 | 2 | 2 | | | | 41 |
| 宿泊施設（高森町） | | | | | | | | | | | | | | | | 7 | 2 | | | | 9 |
| 食事（南阿蘇村） | | | | | | | | | | | | | | | | | 53 | 2 | 1 | 1 | 57 |
| 食事（高森町） | | | | | | | | | | | | | | | | | | 30 | | 4 | 34 |
| 登山・トレッキング（南阿蘇村） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 5 | 1 | 6 |
| 登山・トレッキング（高森町） | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 2 |
| その他 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 23 | 23 |
| 総計 | 22 | 592 | 79 | 10 | 21 | 125 | 404 | 35 | 27 | 17 | 1 | 24 | 20 | 77 | 11 | 132 | 83 | 9 | 4 | 44 | 1737 |

参考：平成 29 年観光客ニーズ調査結果、平成 29 年交流拠点施設利用者ヒアリング（観光客）結果

- 南阿蘇地域の宿泊施設のうち、12 事業者中 7 事業者が「無料送迎サービス」を実施しており、スタッフの負担やコスト（車両の維持管理や人件費等）の問題・課題を抱えている事業者が複数いることが分かった。
- また、宿泊施設事業者が考える公共交通との連携方策としては、「公共交通利用者に事業者の割引券を配布する」や「協会組合員と行政が連携し、路線バスや乗合タクシーを運行する」に対して検討可能性があることが分かった。

表 南阿蘇地域の宿泊施設の無料送迎サービスの運行実態

■ 無料送迎サービスの実施状況

| | 回答票数（事業者） |
|---------|-----------|
| 実施している | 7 |
| 実施していない | 5 |
| 無回答 | 0 |
| 計 | 12 |

■ 無料送迎サービスの問題・課題

| | 回答票数（事業者） |
|---------------------------|-----------|
| 車両の維持管理費、人件費などの経費が大きい。 | 1 |
| 社員不足の為、負担になる事が稀にある（待機時間）。 | 1 |
| 運転免許を持っている一部のスタッフの負担が大きい。 | 1 |
| 無回答 | 4 |
| 計 | 7 |

表 南阿蘇地域の宿泊施設の公共交通との連携意向

■ 公共交通との連携に向けた検討の意向（複数回答）

| | 回答票数（事業者） |
|--|-----------|
| 公共交通利用者に貴事業者の施設割引券を配布する | 4 |
| 協会組合員と行政が連携し、路線バスや乗合タクシーを運行する | 3 |
| 公共交通回数券を購入し、利用者の宿泊代金に応じて、その回数券を配布する | 0 |
| 提携している路線バス・タクシーの利用者に対し、実費分を肩代わりする | 0 |
| 路線バスやコミバスの車内で貴事業所の広報を行う代わりに、一定の負担金を支払う | 0 |
| その他 | 1 |
| 無回答 | 5 |
| 計 | 13 |

表 その他の指摘内容

- 地域住民向けのバス運行ではなく、観光客向けのバス運行（スケジュール、運行ルート）が必要。
- 行政区分ではない広域の公共交通（バスルート）が求められている。

参考：平成 29 年南阿蘇地域宿泊事業者アンケート

- 地域経済分析システム「RESAS」を活用し、当該地域周辺の「外国人メッシュ」（※）を図化したところ、阿蘇方面と南阿蘇地域をつなぐ南北方向の滞在実態が見られたほか、高千穂・延岡方面にも一定の需要があることが分かった。
- しかし、例えば高森駅と熊本駅の所要時間は 1.5 倍増加、高森駅と阿蘇駅は 1.7 倍増加してしまっており、かつ便数もそれぞれ 7 割減少、4 割減少となっている。



図 外国人メッシュ（H27年8月～28年7月）

*RESAS より分析

※指定地域内の 1km メッシュ単位で区切られた各地点の訪日外国人のうち、1時間以上そのメッシュの範囲に滞在した人数（滞在者数）

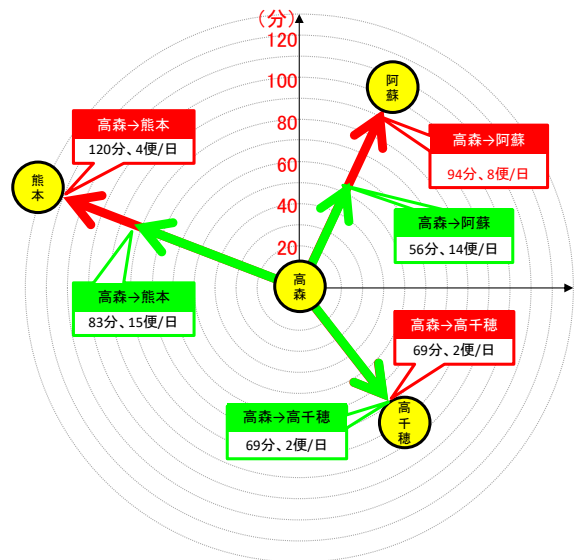


図 熊本地震前後における周辺主要都市との公共交通でのアクセス時間と便数

- 以上を踏まえると、南阿蘇地域内の観光施設への移動や、広域的な観光圏の移動に利用できる二次交通ルートが不十分であり、宿泊施設事業者等との連携を模索しつつ、観光二次交通の対策検討を行う必要がある。

6. 南阿蘇鉄道沿線地域地域公共交通網形成計画

6-1 基本方針

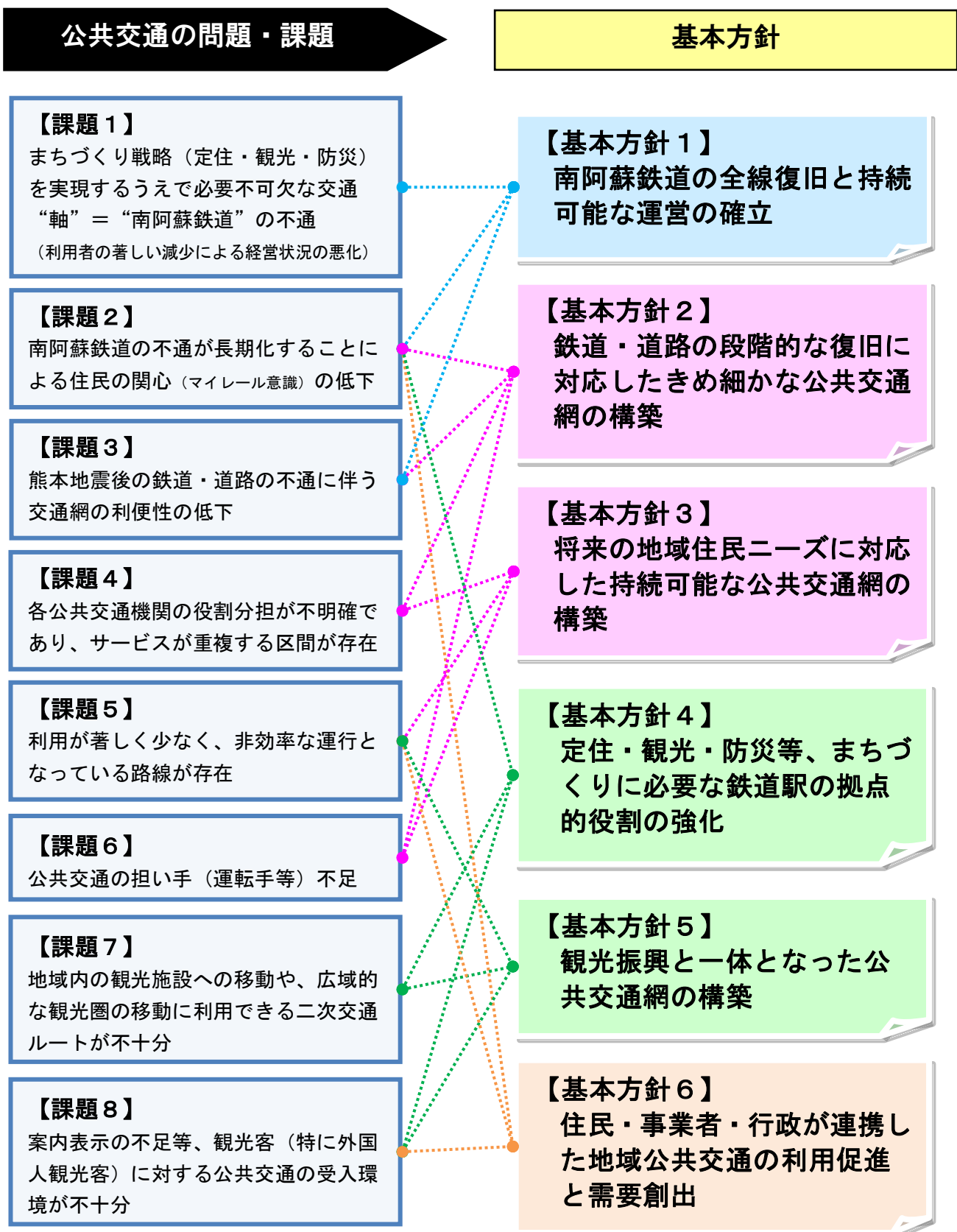


図 公共交通の問題・課題と基本方針との対応イメージ

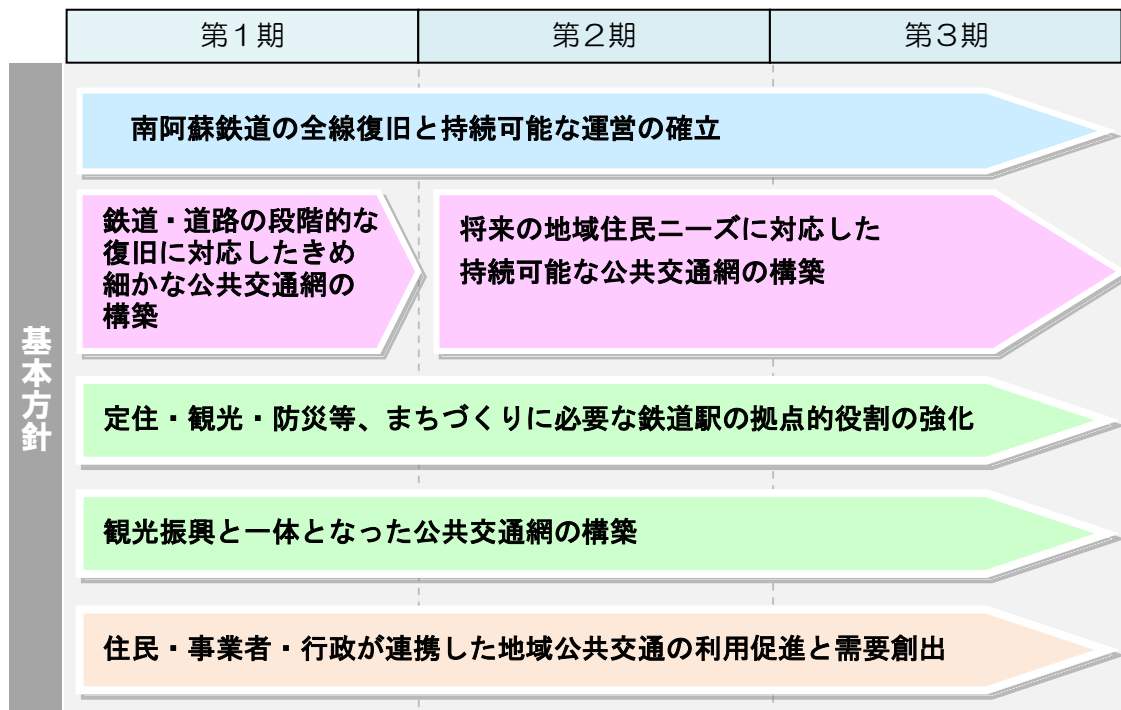


図 計画期間（15年間）と基本方針との対応イメージ

注) イメージしている状況の変化により、それぞれの期における設定が変わる可能性がある。

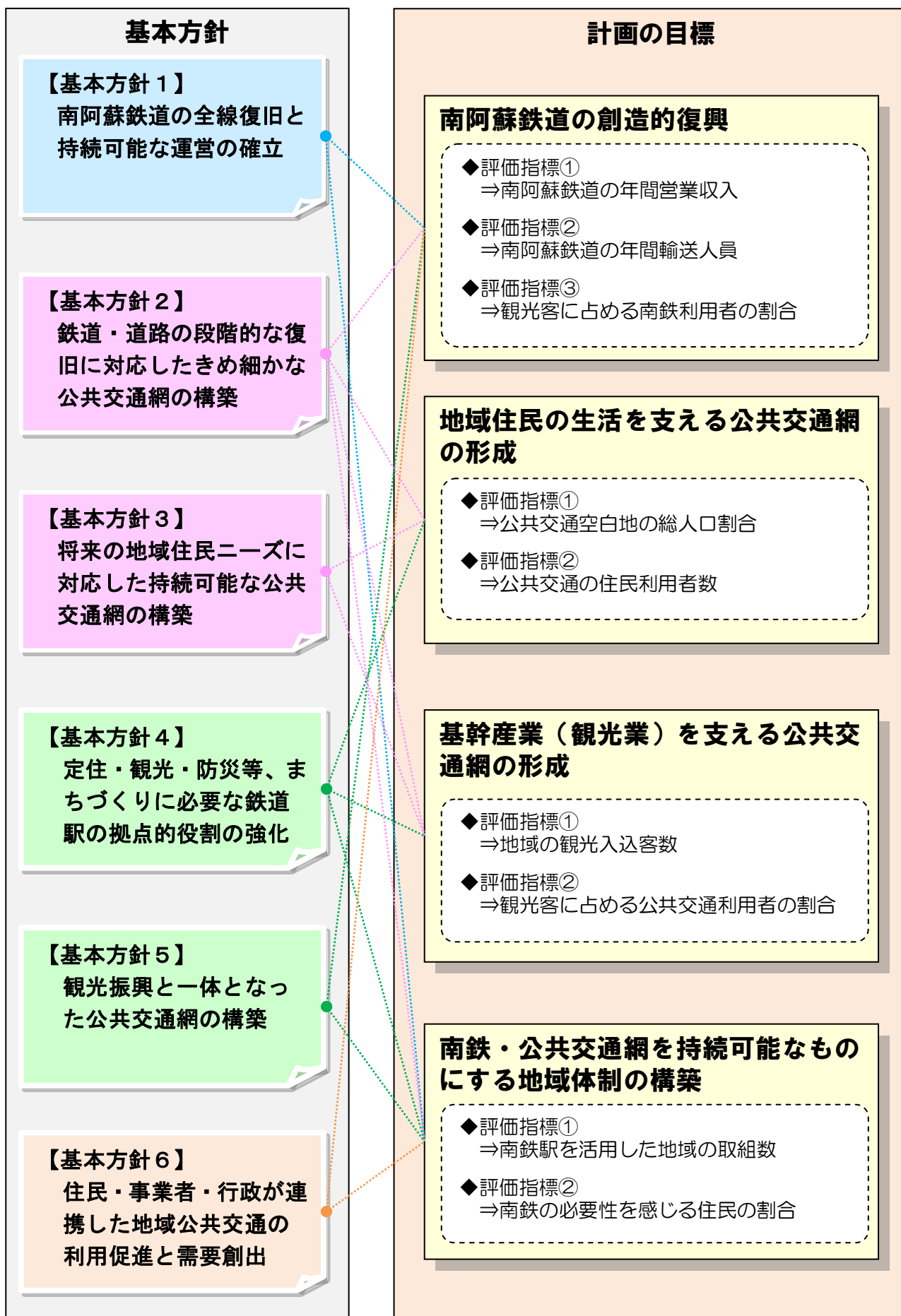


表 評価指標と目標設定

| 計画目標 | 評価指標 | 現況値 | 目標値 | | |
|----------------------------|--|---------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| | | | 第1期 | 第2期 | 第3期 |
| 南阿蘇鉄道の創造的復興 | 年間営業収入 | 1,461万円 (H28) | 5千万円以上 | 1.3億円以上 | 1.5億円以上 |
| | 年間輸送人員 | 36,670人 (H28) | 7.5万人以上 | 27万人以上 | 30万人以上 |
| | 観光入込客数に占める南鉄利用者の割合 | 0.9% (H28) | 1.2%以上 | 2.4%以上 | 2.7%以上 |
| 地域住民の生活を支える公共交通網の形成 | 公共交通空白地の総人口割合 | 11.2% (H29) | 0% | 0% | 0% |
| | 公共交通の住民利用者数 (ゆるっとバスと高森町民バスの1便あたり利用者数) | 1.3~11.3人/便 (H29) | 2人/便以上 (全路線で) | 2人/便以上 (全路線で) | 2人/便以上 (全路線で) |
| 基幹産業(観光業)を支える公共交通網の形成 | 地域の観光入込客数 | 350万人 (H28) | 650万人以上 | 710万人以上 | 770万人以上 |
| | 観光客に占める公共交通利用者の割合 | 1.2% (H29) | 1.2%以上 | 2%以上 | 3%以上 |
| 南鉄・公共交通網を持続可能なものにする地域体制の構築 | 南鉄駅を活用した地域の取組数 | — | 12回/年以上 | 24回/年以上 | 36回/年以上 |
| | 南鉄の必要性を感じる住民の割合 | 86.9% (H29) *南阿蘇地域全世帯アンケート結果 | 90%以上 | 90%以上 | 90%以上 |

注) 事業や目標値については、上述の目標を達成するために、必要に応じて修正・追加等を行う場合がある。

注) 評価指標「公共交通の住民利用者数」は平成29年10月データ。

表 熊本地震前の評価指標の状況

| 計画目標 | 評価指標 | 数値 |
|----------------------------|--|-------------------|
| 南阿蘇鉄道の創造的復興 | 年間営業収入 | 11,585万円 (H27) |
| | 年間輸送人員 | 257,172人 (H27) |
| | 観光入込客数に占める南鉄利用者の割合 | 2.2% (H27) |
| 地域住民の生活を支える公共交通網の形成 | 公共交通空白地の総人口割合 | 5.6% (H27) |
| | 公共交通の住民利用者数 (ゆるっとバスと高森町民バスの1便あたり利用者数) | 2.2~14.4人/便 (H27) |
| 基幹産業(観光業)を支える公共交通網の形成 | 地域の観光入込客数 | 650万人 (H27) |
| | 観光客に占める公共交通利用者の割合 | — (未計測) |
| 南鉄・公共交通網を持続可能なものにする地域体制の構築 | 南鉄駅を活用した地域の取組数 | — |
| | 南鉄の必要性を感じる住民の割合 | — (未計測) |

注) 評価指標「公共交通の住民利用者数」は平成27年10月データ。

◆評価指標の目標値の考え方

| 計画目標 | 評価指標 | 指標の定義付け | 目標値の考え方 |
|----------------------------|--------------------|---|---|
| 南阿蘇鉄道の創造的復興 | 年間営業収入 | <ul style="list-style-type: none"> 南阿蘇鉄道の年間の運賃収入と運賃外収入の合計値 | <ul style="list-style-type: none"> 年間輸送人員の目標値をベースに、第1期は概ね収支率50%以上、全線復旧時には概ね熊本地震前の直近（H27年度）の実績値を回復し、第2・3期はさらなる創造的復興がなされることを目指し、目標値を設定 |
| | 年間輸送人員 | <ul style="list-style-type: none"> 南阿蘇鉄道の年間の輸送人員 | <ul style="list-style-type: none"> 第1期は観光需要に特化した運行を想定。地域の観光入込客数と、それに占める南鉄利用者の割合の目標値をベースに、目標値を設定 第2・3期は、第1期につづき地域全体の観光客誘致と南鉄への取込を加速しつつ、地域住民に地域内外の移動における南鉄の利用促進を呼びかける。全線復旧時に、概ね熊本地震前の直近（H27年度）の実績値を回復し、その後さらなる創造的復興がなされることを目指し、目標値を設定 |
| | 観光入込客数に占める南鉄利用者の割合 | <ul style="list-style-type: none"> 南阿蘇村と高森町の観光入込客数（合計値）に対する南鉄の年間輸送人員の割合（比率） | <ul style="list-style-type: none"> 現況値（H28）が、地震後約3ヶ月間の運休を含むことを考慮し、第1期の目標値を設定。 第2・3期は、観光客の取り込みを増やすことで、地震前の直近の実績値以上に伸ばしていくことを目指し、目標値を設定 |
| 地域住民の生活を支える公共交通網の形成 | 公共交通空白地の総人口割合 | <ul style="list-style-type: none"> 概ねバス停から直線距離で500mまたは鉄道駅から直線距離で1kmの圏域外（国勢調査における4次メッシュ）の人口が南阿蘇地域全体の総人口に占める割合 | <ul style="list-style-type: none"> 南阿蘇地域全体の総人口を公共交通でカバーすることを目指し、目標値を設定 |
| | 公共交通の住民利用者数 | <ul style="list-style-type: none"> ゆるっとバスと高森町民バスの1便あたり利用者数 | <ul style="list-style-type: none"> 人口減少下にある南阿蘇地域において、片道1便あたり2人以上の乗合利用がなされていることを目指し、目標値を設定 |
| 基幹産業（観光業）を支える公共交通網の形成 | 地域の観光入込客数 | <ul style="list-style-type: none"> 南阿蘇村と高森町の観光入込客数の合計値（日帰客数と宿泊客数（国内・国外）の合計） | <ul style="list-style-type: none"> 第1期は概ね熊本地震前の直近（H27年度）の実績値以上、第3期は熊本地震前における南阿蘇地域のまちづくり戦略における観光入込客数の目標値（約769万人）以上の創造的復興がなされていること、第2期は第1期と3期の中間値以上となることを目指し、目標値を設定 |
| | 観光客に占める公共交通利用者の割合 | <ul style="list-style-type: none"> 公共交通でカバーされている観光地（阿蘇ファームランド、高森湧水トンネル、道の駅あそ望の郷くぎの）の来訪者のうち、南阿蘇地域で公共交通（鉄道、バス、タクシー）を利用した来訪者の割合 | <ul style="list-style-type: none"> 第1期は概ね現状以上、第2期は概ね現状の2倍程度、第3期は概ね現状の3倍程度に南阿蘇地域での公共交通の観光利用を増やすことを目指し、目標値を設定 |
| 南鉄・公共交通網を持続可能なものにする地域体制の構築 | 南鉄駅を活用した地域の取組数 | <ul style="list-style-type: none"> 南鉄駅を活用した行政・交通事業者・地域住民・地域団体・観光従事者等が主体となった取組数 | <ul style="list-style-type: none"> 第1期は毎月1回以上、第2期は毎月2回以上、第3期は毎月3回以上を目指し、目標値を設定 |
| | 南鉄の必要性を感じる住民の割合 | <ul style="list-style-type: none"> 住民アンケートにおいて、「南阿蘇鉄道が必要だと思いませんか？」との質問への回答として、回答者「南阿蘇鉄道が必要だと思わない」または無回答以外の回答した数の全体に占める割合 | <ul style="list-style-type: none"> 概ね現状以上あることを目指し、目標値を設定 |

6-3 目標を達成するために行う取組の概要

各取組の実施時期と実施主体は次のとおり。

表 取組の実施時期及び実施主体

| 取組の概要 | | 実施予定時期 | | | 実施主体 | | | | | | | | | |
|--|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------|-----|----|-----|------|-------|-------|----|----|------|
| | | 1期 | 2期 | 3期 | 町村 | 熊本県 | 警察 | 地域 | | | 交通事業者 | | | |
| | | H30 (2018) ~ H34 (2022) | H35 (2023) ~ H39 (2027) | H40 (2028) ~ H44 (2032) | | | | 住民等 | 地域団体 | 観光従事者 | 南鉄 | JR | バス | タクシー |
| 【基本方針1】 南阿蘇鉄道の全線復旧と持続可能な運営の確立 | 南阿蘇鉄道の全線復旧 | 実施 | - | - | ◎ | ◎ | | | | | ◎ | | | |
| | 鉄道事業再構築事業の実施 | 検討 | 実施 | 実施 | ◎ | ◎ | | | | | ◎ | | | |
| 【基本方針2】 鉄道・道路の段階的な復旧に対応したきめ細かな公共交通網の構築 | 復旧状況に対応した“玄関口”（拠点）、“動線”（交通ルート）の設定 | 実施 | - | - | ◎ | ◎ | ○ | | | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | 復旧期間中（部分運転中）における鉄道の活用方法の検討・実施 | 実施 | - | - | ○ | ○ | | ○ | ○ | ○ | ◎ | ○ | ○ | |
| 【基本方針3】 将来の地域住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築 | 各公共交通機関の役割の明確化 | 検討 | 実施 | 実施 | ◎ | ○ | | | | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | 各公共交通機関の連携の強化 | 検討 | 実施 | 実施 | ◎ | ○ | | | | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | バス・乗合タクシーに関するリソース（車、運転手）の効率化 | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | | | | | | | | ◎ | ◎ |
| | 高齢者世帯の分布等に配慮した交通手段の確保 | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | | ○ | ◎ | ◎ | | | | ◎ | ◎ |
| 【基本方針4】 定住・観光・防災等、まちづくりに必要な鉄道駅の拠点的役割の強化 | 主要駅における拠点整備（拠点性向上のための周辺整備を含む） | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | | | | | | ○ | | | |
| | 地域住民の集いの場としての駅の利活用の推進 | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | ○ | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | | | |
| | 駅における各公共交通機関の結節強化 | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | ○ | ○ | | | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |

| 取組の概要 | 実施予定時期 | | | 実施主体 | | | | | | | | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|------|-----|----|-----|------|-------|-------|----|----|------|---|
| | 1期 | 2期 | 3期 | 町村 | 熊本県 | 警察 | 地域 | | | 交通事業者 | | | | |
| | H30 (2018) ～ H34 (2022) | H35 (2023) ～ H39 (2027) | H40 (2028) ～ H44 (2032) | | | | 住民等 | 地域団体 | 観光従事者 | 南鉄 | JR | バス | タクシー | |
| 【基本方針5】 観光振興と一体となった公共交通網の構築 | 交通結節拠点から各観光施設への二次交通アクセスの向上 | 検討 | 実施 | 実施 | ◎ | ○ | | | | ◎ | ○ | ○ | ◎ | ◎ |
| | 阿蘇くじゅう観光圏や熊本市圏等との広域観光ルート整備 | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | 南阿蘇鉄道を観光資源として最大限活用した新たな誘客策 | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | | | | ○ | ◎ | | | | |
| | 外国人観光客の受入環境整備 | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | ○ | | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| 【基本方針6】 住民・事業者・行政が連携した地域公共交通の利用促進と需要創出 | 地域全体で持続可能な公共交通網を作り上げる機運のさらなる醸成 | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | 利用促進策の検討・実施 | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |
| | 需要創出策の検討・実施 | 実施 | 実施 | 実施 | ◎ | ◎ | | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ | ◎ |

実施主体： ◎・・・中心的な立場で実施、○・・・積極的な協力

注) 事業や目標値については、上述の目標を達成するために、必要に応じて概ね5年スパンで修正・追加等を行う場合がある。

6-4 目標を達成するために行う事業及び実施主体

6-4-1 南阿蘇鉄道の全線復旧と持続可能な運営の確立

取組方針

地域のまちづくり・地方創生戦略の実現に必要な交通“軸”である南阿蘇鉄道の、一日も早い全線復旧に向けた取組を、鉄道事業者と関係自治体が全力で進めるのはもちろんのこと、その後の持続可能な運営の確立のため、事業構造の変更（上下分離）による鉄道事業再構築事業を実施する。

また、復旧期間中・復旧後に関わらず、経営の安定化を図るため、鉄道事業の収益増加のための利用拡大策や、その他の収益増加策を併せて検討・実施する。

具体内容(手法や進め方等)

■南阿蘇鉄道の全線復旧

- ・早期復旧に向けた工事の実施
- ・復旧費に係る国・自治体による財政支援

■鉄道事業再構築事業の実施

- ・鉄道事業再構築実施計画の作成
- ・計画に基づく鉄道事業再構築事業の実施
 - ①事業構造の変更（上下分離：県、南阿蘇村及び高森町で構成する新法人による鉄道用地・鉄道施設の保有）

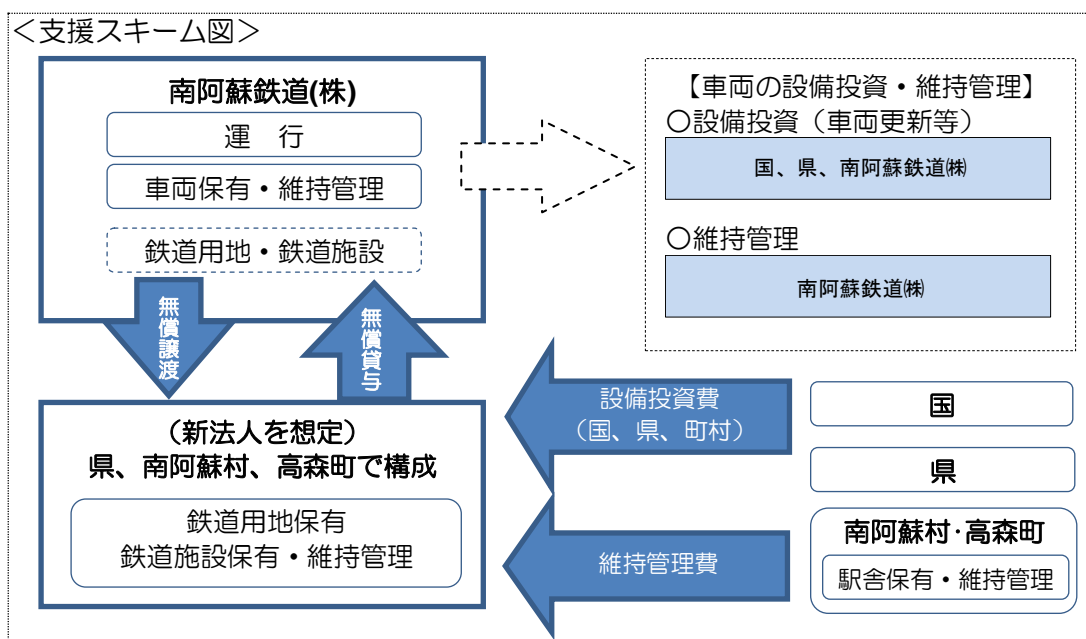


図 事業構造変更後のスキーム図

②経営改善策の実施

(取組の例)

- ・企画切符（他の交通機関や沿線施設等と連携したお得な乗車券）の販売
- ・特色あるイベント列車の運転
- ・シニア定期、通院定期等の販売
- ・「貨客混載」の取組
- ・メディアを活用したPRの強化
- ・鉄道事業以外の収益増加策

③地方公共団体その他の者による支援の実施

(取組の例)

- ・沿線地域の情報発信（広報誌、ケーブルTV、パンフレット等によるPR）
- ・沿線の景観整備、駅の魅力向上（バリアフリー化）
- ・鉄道を利用したイベント・ツアーの開催

※他地域事例「貨客混載」

- ・各農家が各々トラックにより丹後王国に運搬していた農産物（野菜・果物）を、京都丹後鉄道「久美浜駅」において旅客列車に積み込み、「峰山駅」まで鉄道輸送することにより、物流の効率化（モーダルシフト）を実施。
- ・各農家は「久美浜駅」までの運搬のみとなり、作業時間が大幅に短縮されるとともに、トラック輸送距離が短縮されることに伴い、CO2も約80%削減されるほか、WILLER TRAINS（株）は輸送力の有効活用を図ることができ、安定した運送収入が確保できる。



実施主体とスケジュール

| 取組内容 | 実施主体 | スケジュール | | |
|-----------------|--------------------------|--------|-----|-----|
| | | 第1期 | 第2期 | 第3期 |
| 南阿蘇鉄道の全線復旧 | 南鉄、町村、県、国 | 実施 | - | - |
| 鉄道事業再構築事業の検討・実施 | 南鉄、町村（南鉄の株主である関係町村を含む）、県 | 検討 | 実施 | 実施 |

取組方針

鉄道及び道路が全線復旧するまでの期間（第1期）においては、熊本地震以前の状況と比べ、交通網の利便性が低下することは避けられないが、復旧の段階に応じて、その都度最大限の利便性が確保されるよう、“玄関口”（拠点）や“動線”（交通ルート）をきめ細かく見直し、設定していく。

また、不通が長期化することによって、南鉄に対する地域住民や観光客の関心（マイレール意識）の低下が懸念されることから、復旧期間中（部分運転中）における鉄道の最大限の活用方法を検討し、実施に移していく。

具体内容(手法や進め方等)

■復旧状況に対応した“玄関口”（拠点）、“動線”（交通ルート）の設定

南鉄の復旧段階に応じた、拠点とルート設定についてのイメージは以下のとおり。なお、拠点やルートの設定に当たっては、特に影響が大きいと思われる学生の通学手段等に十分配慮し、関係交通事業者等との協議を行う。

| | | ①現在 (中松～高森) | ②暫定復旧 (長陽～高森) | ③全線復旧 (立野～高森) |
|--------------|------------|--|---|--------------------------------------|
| 拠点設定 | | 高森駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの 肥後大津駅 | 高森駅 長陽駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの 肥後大津駅 | 高森駅 立野駅 高森中央バス停 道の駅あそ望の郷くぎの |
| ルート設定 | 地域間 交流軸 | 南郷ライナー ゆるっとバス たかもり号 たかちほ号 | 南郷ライナー※ ゆるっとバス※ たかもり号 たかちほ号 | 南阿蘇鉄道 たかもり号 たかちほ号 |
| | 地域内 連携軸 | 南阿蘇鉄道 ゆるっとバス 町民バス 予約型乗合タクシー | 南阿蘇鉄道 ゆるっとバス 町民バス 予約型乗合タクシー | 南阿蘇鉄道 ゆるっとバス 町民バス 予約型乗合タクシー |

①現在（中松～高森間の部分運転期間）

- ・鉄道網（南鉄、JR豊肥本線）の一部不通により、主な動線は地域間、地域内ともにバスで結ばれる。
- ・立野駅に鉄道が通らないため、肥後大津駅が熊本方面からの暫定的な玄関口となっており、「南郷ライナー」や「ゆるっとバス」が乗り入れることで、地域間の移動を担っている。

②暫定復旧（長陽～中松間で運転再開）

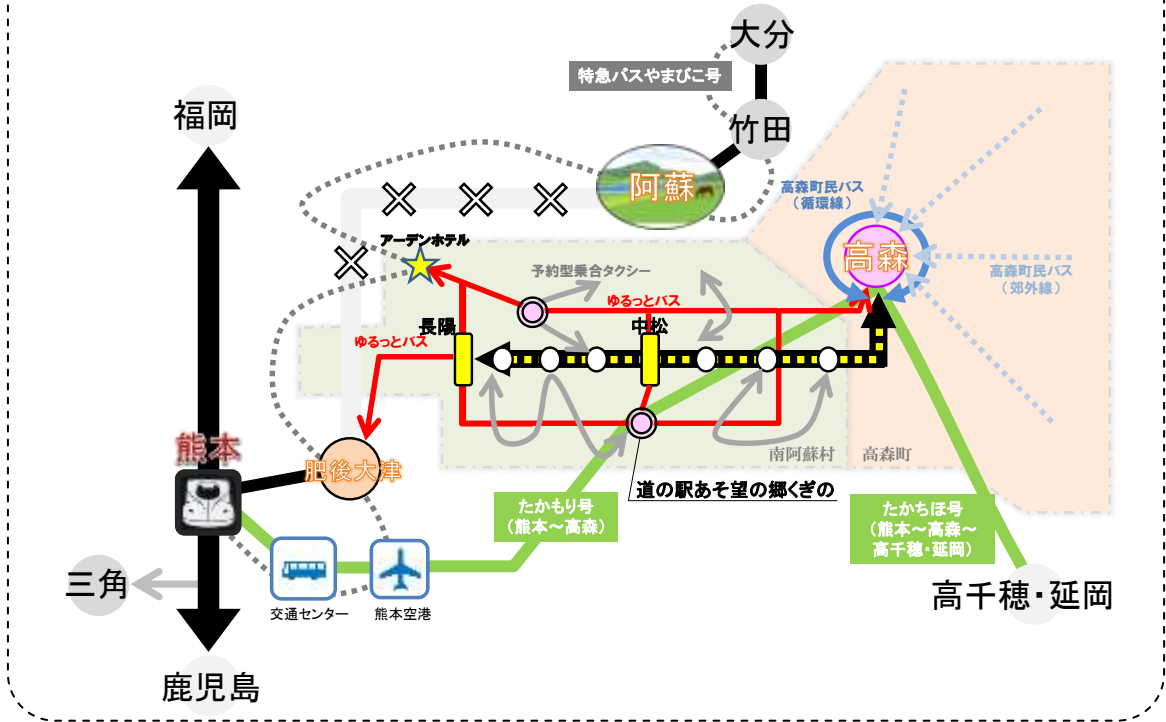
- ・長陽～中松間の再開により、地域内の移動に南鉄が利用できる範囲が広がる。
- ・不通の鉄道区間が残る以上、地域間の移動については引き続きバスが担う。

※ただし、豊肥本線の復旧状況や住民ニーズ等を考慮しながら、肥後大津駅に乗り入れている「南郷ライナー」、「ゆるっとバス」の運行区間については、短縮も検討する。

③全線復旧

- ・南阿蘇鉄道が地域の幹線を担い、地域内の移動をバスや乗合タクシーが補完するネットワークを構築。
- ・地域間の移動については、地震以前同様、鉄道と都市間バスがその役割を担う。

<第1期（H30-34：暫定復旧時）を目指す公共交通網（イメージ）>



■復旧期間中（部分運転中）における鉄道の活用方法の検討・実施

●観光資源に特化した運転方法の検討・実施

（実施する取組の例）

- ・車窓や空間、時間等をゆっくり楽しむための運転速度の低下
- ・特色あるイベント列車の運転
- ・駅舎を活用したイベント
- ・自家用車代行運転サービスによる、トロッコ列車の利用促進

●地域住民との関わりを創造する取組の検討・実施

（実施する取組の例）

- ・地元の小中学校と連携した沿線の清掃活動や、南鉄での職場体験
（小中学生は、全線復旧後のヘビーユーザーとなる可能性が高い年齢層であり、意識の醸成が特に有効と考えられる。）
- ・地域の行事や学習スペース等、多様な活用目的での駅舎の開放

●通勤・通学ルートへの組込の検討

上記②に記載のとおり、豊肥本線の復旧状況や住民ニーズ等を考慮しながら、バスと鉄道の乗継も含めた通勤・通学ルート構築の可能性を検討する。

実施主体とスケジュール

| 取組内容 | 実施主体 | スケジュール | | |
|-----------------------------------|-------------------------|--------|-----|-----|
| | | 第1期 | 第2期 | 第3期 |
| 復旧状況に対応した“玄関口”（拠点）、“動線”（交通ルート）の設定 | 町村、県、関係交通事業者 | 実施 | - | - |
| 復旧期間中（部分運転中）における鉄道の活用方法の検討・実施 | 南鉄、町村、地域（住民、団体）、関係交通事業者 | 実施 | - | - |

取組方針

全線復旧後の鉄道・道路ネットワークを最大限活用し、将来の地域住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築に向けた取組を進める。

鉄道・バス・乗合タクシー等、各公共交通機関の役割を明確化し、競争を解消することで、効率的かつ持続可能な交通網を確立するとともに、これまで以上に交通機関どうしの連携を強化し、利便性の向上を図る。

なお、本地域においては高齢者世帯が広く分布しており、計画期間内において運転免許返納者の増加も想定される。単に効率化を図るだけでなく、ニーズを踏まえた検討を行い、高齢者の移動手段＝外出機会を確保する。

具体内容(手法や進め方等)

■各公共交通機関の役割の明確化

- ・南阿蘇鉄道を地域の基軸（幹線）、それに接続するバスや乗合タクシー等の各交通機関を二次交通と位置づけた交通網の構築
（※各交通機関に求める役割のイメージは「4. まちづくり（地方創生）戦略において公共交通に求める役割」（P64～73）で記載。）
- ・鉄道と路線バス、路線バスと乗合タクシーの競争の解消

■各公共交通機関の連携の強化

- ・鉄道駅（高森駅等）の交通結節拠点としての整備・機能強化（駐車場整備、大型バス乗入対応等）
- ・鉄道と路線バス・乗合タクシー等との乗継利便性の向上（ダイヤの調整、運賃体系の整備等）
- ・南阿蘇鉄道とJR豊肥本線との接続強化の検討（ダイヤの調整、立野駅での対面乗換、南阿蘇鉄道の豊肥本線乗入、豊肥本線の電化等）

■バス・乗合タクシーに関するリソース（車、運転手）の効率化

- ・ゆるっとバス・高森町民バスに投入している交通資源（車、運転手）の共通利用による一体的なバス路線再編の検討
- ・需要量に応じた、路線バスと乗合タクシー（デマンド交通）とのエリアのすみわけ
- ・重複路線の解消
- ・UDタクシーの導入促進と周知徹底

注）UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）

健常者はもちろんのこと、高齢者や妊産婦、子供連れ、車椅子の方等利用者にとって乗降の配慮がなされている車両で流し営業も行う通常のタクシー

（一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会
「TAXI TODAYinJapan2015」より引用）



■高齢者世帯の分布等に配慮した交通手段の確保

- ・交通空白地域の解消に向けた、既存サービスの拡充若しくは新規サービス導入の検討
（住民ニーズを丁寧に把握した上で、自助・共助・公助を問わず、実情に応じたサービス内容を検討する。）

実施主体とスケジュール

| 取組内容 | 実施主体 | スケジュール | | |
|------------------------------|-------------------|--------|-----|-----|
| | | 第1期 | 第2期 | 第3期 |
| 各公共交通機関の役割の明確化 | 町村、各交通事業者 | 検討 | 実施 | 実施 |
| 各公共交通機関の連携の強化 | 町村、各交通事業者 | 検討 | 実施 | 実施 |
| バス・乗合タクシーに関するリソース（車、運転手）の効率化 | 町村、バス・タクシー事業者 | 実施 | 実施 | 実施 |
| 高齢者世帯の分布等に配慮した交通手段の確保 | 町村、関係交通事業者、地域住民 等 | 実施 | 実施 | 実施 |

取組方針

定住・観光・防災等、まちづくり戦略の各分野において、拠点的作用を果たす場所として南阿蘇鉄道各駅の活用を推進する。

主要駅においては、駅舎や周辺の整備事業を検討・実施し、防災拠点や観光拠点としての機能を向上させるほか、すべての駅で地域住民の集いの場としての活用方法を検討する。

また、駅に集まりやすい、そして駅を経由して移動しやすい環境を整えるため、各公共交通機関との結節強化についても併せて取り組む。

具体内容(手法や進め方等)

■主要駅における拠点整備(拠点性向上のための周辺整備を含む)

(実施する取組の例)

- ・観光拠点としての駅舎及び周辺整備(南阿蘇白川水源駅、阿蘇下田城ふれあい温泉駅、立野駅、高森駅)
- ・防災拠点としての駅舎及び周辺整備(立野駅周辺、高森駅)
- ・各駅のトイレ整備
- ・高森駅駐車場の防火水槽整備(※H29年度実施予定)
- ・高森駅芝生広場の整備、活用(屋根付全天候型ドーム)

※地域未来投資促進法に基づく支援措置の有効活用を行い、中核団体の誘致・拠点運営も検討

■地域住民の集いの場としての駅の利活用の推進

(実施する取組の例)

- ・高齢者サロン
- ・地域の子どものための「たまり場」(学習スペース、遊具等)
- ・地域の祭りやイベント会場としての活用

■駅における各公共交通機関の結節強化

- ・駐車場整備、大型バス乗入対応等
- ・鉄道と路線バス・乗合タクシー等との乗継利便性の向上(ダイヤの調整、運賃体系の整備等)
- ・駅舎管理者等と連携したタクシー呼び出しシステムの導入拡大
- ・駅舎管理者等と連携したタクシー観光ルートの情報発信(利用促進)

実施主体とスケジュール

| 取組内容 | 実施主体 | スケジュール | | |
|-------------------------------|-----------------|--------|-----|-----|
| | | 第1期 | 第2期 | 第3期 |
| 主要駅における拠点整備(拠点性向上のための周辺整備を含む) | 町村 | 実施 | 実施 | 実施 |
| 地域住民の集いの場としての駅の利活用の推進 | 地域(住民、団体)、町村、南鉄 | 実施 | 実施 | 実施 |
| 駅における各公共交通機関の結節強化 | 町村、各交通事業者 | 実施 | 実施 | 実施 |

取組方針

本地域の基幹産業である観光業の発展により、活力あるまちづくり（地方創生）を実現するため、公共交通機関が果たすべき役割を検討し、観光振興策と一体となった交通網を構築する。

具体的には、鉄道駅等の交通結節拠点から地域内の観光資源までの二次交通アクセスの向上のほか、阿蘇くじゅう観光圏や熊本都市圏等との広域観光ルートの整備に取り組み、公共交通による観光周遊の利便性を高める。

また、観光資源としての需要が高い上、ジオサイト巡りに欠かせない南阿蘇鉄道は、トロッコ列車や周辺の景観等の特色を最大限活用した新たな誘客策に取り組みすることで地域の入込客数の増加に寄与する。特に、その始点となる高森駅についてはジオサイトの拠点性を高めていく。

さらに、今後増加が見込まれる外国人観光客の地域への取り込みを加速するため、交通機関における外国語表記の充実等、受入環境の整備にも取り組む。

具体内容(手法や進め方等)

■交通結節拠点から各観光施設への二次交通アクセスの向上

●新アクセスルートの検討・実施

(検討する取組の例)

- ・交通結節拠点からの観光乗合タクシーやシャトルバスの運行
(ルート例) 中松駅⇔道の駅あそ望の郷くぎの
中松駅⇔草千里、西・南登山口
- ・道の駅あそ望の郷くぎのとの連携強化
⇒周辺を周遊できるサイクリングコースの整備、各駅にサイクルステーションの設置等
- ・低コストEVバスの導入
- ・UD タクシーの導入促進と周知徹底（再掲）

●既存アクセスルート拡充の検討・実施

(検討する取組の例)

- ・タクシーの利便性向上（配車アプリ活用、ガイドタクシーサービス、UD タクシー等）
- ・観光利用に合わせたゆるっとバス、町民バスの運行ダイヤ・ルートの設定

■阿蘇くじゅう観光圏や熊本都市圏等との広域観光ルートの整備

(検討する取組の例)

- ・都市間バス（たかもり号、たかちほ号）の利便性向上（増便、鉄道との接続ダイヤ調整等）
- ・阿蘇くじゅう国立公園内を周遊する二次交通手段（連絡バス等）の運行（※観光圏内市町村との共同運行）
- ・サイクルタクシーの導入検討
- ・高森駅におけるジオサイトの拠点化整備
- ・南阿蘇鉄道とJR豊肥本線との接続強化の検討（ダイヤの調整、立野駅での対面乗換、南阿蘇鉄道の豊肥本線乗入、豊肥本線の電化等）（再掲）

※取組の検討に当たっては、「阿蘇くじゅう観光圏整備計画」や「国立公園満喫プロジェクト」等の関連計画・事業との整合性を図るよう留意し、関係市町村等と連携して取り組む。

■南阿蘇鉄道を観光資源として最大限活用した新たな誘客策

(実施する取組の例)

- ・新駅（高森湧水トンネル駅（仮称））の設置
- ・マイカー輸送サービス等の展開
- ・魅力ある新車両の導入（再生可能エネルギー列車、ラッピング列車）
- ・特色あるイベント列車（桜列車、コスモス列車、語り部列車、花火列車、コーヒー列車、新酒列車、かき氷列車、カレー列車、鍋列車、田楽列車、水族館列車…）
- ・サイクルトレイン（自転車の持込乗車）
- ・レールマウンテンバイク

■外国人観光客の受入環境整備

(実施する取組の例)

- ・拠点駅周辺の整備（駐車場、観光案内所整備）
- ・鉄道・バス車内・タクシー車内、交通結節点での外国語対応（指差し会話ツールの作成等含む）
- ・観光施設への外国語案内表示（サイン）の充実
- ・外国語による公共交通マップ等の作成

実施主体とスケジュール

| 取組内容 | 実施主体 | スケジュール | | |
|------------------------------|----------------------------|--------|-----|-----|
| | | 第1期 | 第2期 | 第3期 |
| 交通結節拠点から各観光施設への二次交通アクセスの向上 | 町村、バス・タクシー事業者、観光事業者、観光協会 | 検討 | 実施 | 実施 |
| 阿蘇くじゅう観光圏や熊本都市圏等との広域観光ルートの整備 | 町村（関係市町村）、県、交通事業者 | 実施 | 実施 | 実施 |
| 南阿蘇鉄道を観光資源として最大限活用した新たな誘客策 | 町村、南鉄、地域（住民・団体）、観光事業者、観光協会 | 実施 | 実施 | 実施 |
| 外国人観光客の受入環境整備 | 町村、県、交通事業者、観光事業者、観光協会 | 実施 | 実施 | 実施 |

取組方針

復旧後の南阿蘇鉄道及び公共交通網全体を持続可能なものとするためには、交通事業者の努力のみならず、住民・行政も含めた地域全体で公共交通網を作り上げていくという機運を高めていくことが重要。

こうした機運を基に、関係者が連携して地域住民や観光客等の公共交通へのイメージ向上につながるPR等の利用促進策や、イベント・ツアー等と公共交通を組み合わせた需要創出策に取り組んでいく。

具体内容(手法や進め方等)**■地域全体で持続可能な公共交通網を作り上げる機運のさらなる醸成**

(実施する取組の例) ※以下は主に地域住民がターゲット

- ・公共交通（鉄道・バス）の乗り方教室
- ・広報誌やケーブルTV等を活用した、公共交通に関する積極的な情報提供
- ・公共交通に関する改善要望等を収集する仕組みづくり
- ・公共交通と連携した避難訓練の実施（例：大規模災害発生後における被災者の避難所への移送や仮設住宅への移動手段確保、避難者（観光客を含む）の帰宅・帰国支援等を想定した地域公共交通全体の機動性等を確認する避難訓練等）

■利用促進策の検討・実施

(実施する取組の例)

- 公共交通機関のイメージ向上・PR ※以下は主に観光客等がターゲット
 - ・メディアや著名人（応援団）を活用したPR
 - ・イメージキャラクターづくり
 - ・南鉄復旧記念切手の販売
- 環境美化、駅・バス停の魅力向上 ※以下は地域住民と観光客等がターゲット
 - ・鉄道沿線の景観整備
 - ・駅施設等のバリアフリー化
 - ・バス停上屋等、待合環境の整備
- 接客サービスの向上 ※以下は主に観光客等がターゲット
 - ・サービス講習会の実施
 - ・アテンダントの配置
 - ・無人駅におけるボランティア駅長
 - ・ガイドタクシーサービス等の実施に向けた人材育成（例：阿蘇ガイド養成講座の受講など）
- マイカー利用者の転換促進 ※以下は地域住民と観光客がターゲット
 - ・パーク＆ライド（駐車場整備）
 - ・ノーマイカーデー

■需要創出策の検討・実施

(実施する取組の例)

- 沿線地域の情報発信
 - ・地域の観光パンフレット等に公共交通に関する情報を掲載
 - ・動画配信等によるプロモーション

●公共交通を組み合わせたイベント・ツアーの開催

- ・観光施設等と連携した企画切符、公共交通機関で周遊できる「ワンデーパス」等の販売
- ・旅行商品の造成
- ・南鉄を利用したお見合いパーティー
- ・ウォーキングイベントとの組合せ
- ・貸切型イベント列車

実施主体とスケジュール

| 取組内容 | 実施主体 | スケジュール | | |
|--------------------------------|------|--------|-----|-----|
| | | 第1期 | 第2期 | 第3期 |
| 地域全体で持続可能な公共交通網を作り上げる機運のさらなる醸成 | 全関係者 | 実施 | 実施 | 実施 |
| 利用促進策の検討・実施 | 全関係者 | 実施 | 実施 | 実施 |
| 需要創出策の検討・実施 | 全関係者 | 実施 | 実施 | 実施 |

6-5 目標達成に向けたマネジメント

6-5-1 マネジメントの進め方

15年の計画期間を5年ごとに区切った「大きなPDCAサイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進します。

表 PDCAサイクルによる継続的な改善

| | 対象期間 | 概要 |
|-------------|-------|--|
| 大きなPDCAサイクル | 5年ピッチ | ○対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題等を整理・分析し、次期計画に反映 |
| 小さなPDCAサイクル | 毎年 | ○事業の実施状況等を整理するとともに、利用状況等を継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直し等を実施 |

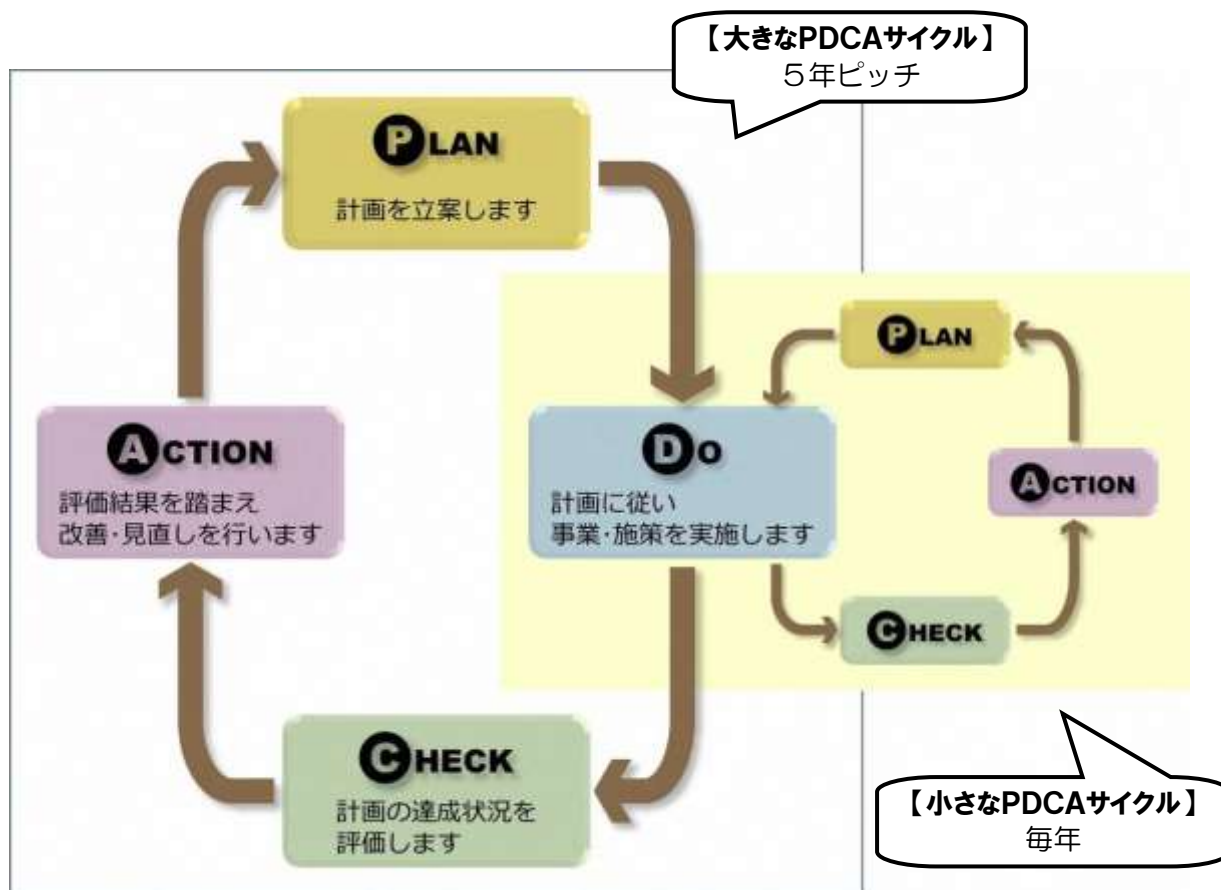


図 PDCAサイクルのイメージ

表 各PDCAサイクルの概要

| 項目 | 大きなPDCA | 小さなPDCA |
|--------|---------------------|---------------------------------|
| P (計画) | ・地域公共交通網形成計画の策定 | ・各路線の運行計画の策定 ・利用促進策等の実施計画の策定 |
| D (実行) | ・計画に掲げる各種施策の実行 | ・地域公共交通の運行 ・利用促進策等の展開 |
| C (評価) | ・各種施策の実行による、効果等の評価 | ・利用状況の評価 ・施策実施効果の評価 |
| A (改善) | ・地域公共交通網形成計画の見直しの検討 | ・運行の見直し ・利用促進策の見直し |

表 PDCAサイクルの流れ (案)

| | 4月 | | 5月 | | 6月 | | 7月 | | 8月 | | 9月 | | 10月 | | 11月 | | 12月 | | 1月 | | 2月 | | 3月 | |
|-------------------------|--|---|----|---|----|---|----|---|----|---|----|---|-----|---|-----|---|-----|---|----|---|------------|---|----------|---|
| | 上 | 中 | 下 | 上 | 中 | 下 | 上 | 中 | 下 | 上 | 中 | 下 | 上 | 中 | 下 | 上 | 中 | 下 | 上 | 中 | 下 | 上 | 中 | 下 |
| PDCAサイクル | Do (実施) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 当年度事業 | 準備 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 当年度予算 | 実施 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 評価 | | 改善策の検討・見直し | | 次年度計画の作成 | |
| 次年度予算 | 予算執行 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 議会 | <p>6月定例会</p> <p>9月定例会</p> <p>12月定例会</p> <p>3月定例会</p> <p>必要に応じ補正予算措置</p> <p>次年度予算の議決</p> <p>議決</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 南阿蘇鉄道沿線 地域公共交通活性化協議会 | <p>議題に応じて開催 (年2~3回程度)</p> <p>年度末開催</p> <p>路線変更等については、2ヵ月以上前に交通会議を開催し、その後交通事業者は熊本運輸支局等に手続を行う。</p> <p>・次年度計画の承認 ・次年度予算案の承認</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

表 数値目標に対するモニタリングの実施時期

| 計画目標 | 評価指標 | モニタリング実施時期 |
|----------------------------|--|------------------------------------|
| 南阿蘇鉄道の創造的復興 | 年間営業収入 | ● 毎年実施 ※南鉄が所有するデータによる |
| | 年間輸送人員 | ● 毎年実施 ※南鉄が所有するデータによる |
| | 観光入込客数に占める南鉄利用者の割合 | ● 毎年実施 ※町村・南鉄が所有するデータによる |
| 地域住民の生活を支える公共交通網の形成 | 公共交通空白地の総人口割合 | ● 5年ピッチで実施 ※国勢調査データ等により算出 |
| | 公共交通の住民利用者数 (ゆるっとバスと高森町民バスの1便あたり利用者数) | ● 毎年実施 ※町村・交通事業者が所有するデータによる |
| 基幹産業（観光業）を支える公共交通網の形成 | 地域の観光入込客数 | ● 毎年実施 ※町村が所有するデータによる |
| | 観光客に占める公共交通利用者の割合 | ● 概ね毎年実施 ※観光・交流施設利用者ヒアリングを実施 |
| 南鉄・公共交通網を持続可能なものにする地域体制の構築 | 南鉄駅を活用した地域の取組数 | ● 毎年実施 ※町村・南鉄等が所有するデータによる |
| | 南鉄の必要性を感じる住民の割合 | ● 5年ピッチで実施 ※南阿蘇地域の全世帯アンケート調査を実施 |

注) 表中の※印は評価値の入手方法を記載

6-5-2 マネジメント推進体制

本地域における交通まちづくりをマネジメント（管理）する主体は、「南阿蘇鉄道沿線地域公共交通活性化協議会」である。

マネジメントにおいては、高森町・南阿蘇村・地域住民・交通事業者がともに公共交通に対する意識を共有化し、単に評価をすることに留まらず、より良い地域公共交通への改善に向けて官民協働のもと取り組むことを目的とする。



図 本計画のマネジメント推進体制

なお、法定協議会の中で、同じ思いをもつ有志（実務担当者・有識者・まちづくり関係者等）等や既存の関係団体と連携し、ワーキンググループなど協議する場の創出を検討します。

具体的には、定住促進・観光振興に向けた交通環境づくり、さらには外出需要や公共交通の利用需要を創出するためのきっかけづくりなど、南阿蘇地域の公共交通が関係する様々な情報共有・意見交換を行う場の検討を行います。