



南阿蘇鉄道沿線地域公共交通計画

令和 6 年 5 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	20
2-5 地域公共交通ネットワークに関する変化・影響	26
3. 熊本地震による南阿蘇鉄道に関する変化・影響	38
3-1 南阿蘇鉄道の概要	38
3-2 運転便数・ダイヤ	40
3-3 輸送人員と収支状況	42
3-4 南阿蘇鉄道の駅舎	44
3-5 地域住民の利用実態・利用意向	46
3-6 観光客の利用実態・利用意向	52
4. これまでの地域公共交通政策の評価	58
4-1 平成 30 年度から現在まで実施してきた取組等	58
4-2 計画の検証・評価	61
4-3 新型コロナウイルス感染症の影響	62
4-4 社会情勢の変化	63
5. 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	65
5-1 南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略	65
5-2 南阿蘇鉄道及びその他の公共交通に求める役割	73
6. 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	85
7. 南阿蘇鉄道沿線地域公共交通計画	100
7-1 基本方針	100
7-2 計画の目標	102
7-3 目標を達成するために行う取組の概要	106
7-4 目標を達成するために行う事業及び実施主体	108
7-5 目標達成に向けたマネジメント	122

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5年が経過し、道路ネットワークは概ね復旧が完了したものの、南鉄は未だ中松～立野間で不通が続いており、全線復旧は令和5年夏を予定している。



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「トロッキ列車」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。

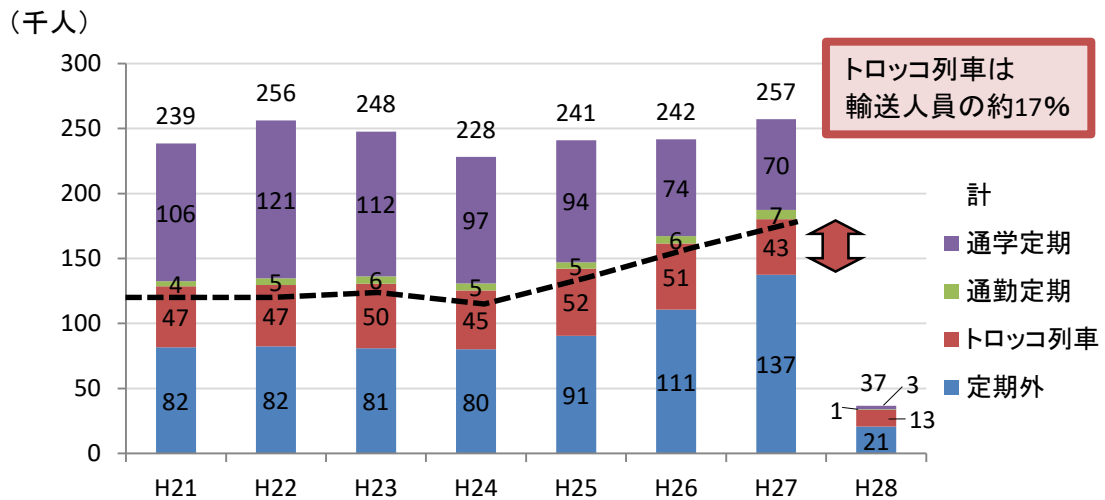


図 輸送人員の推移

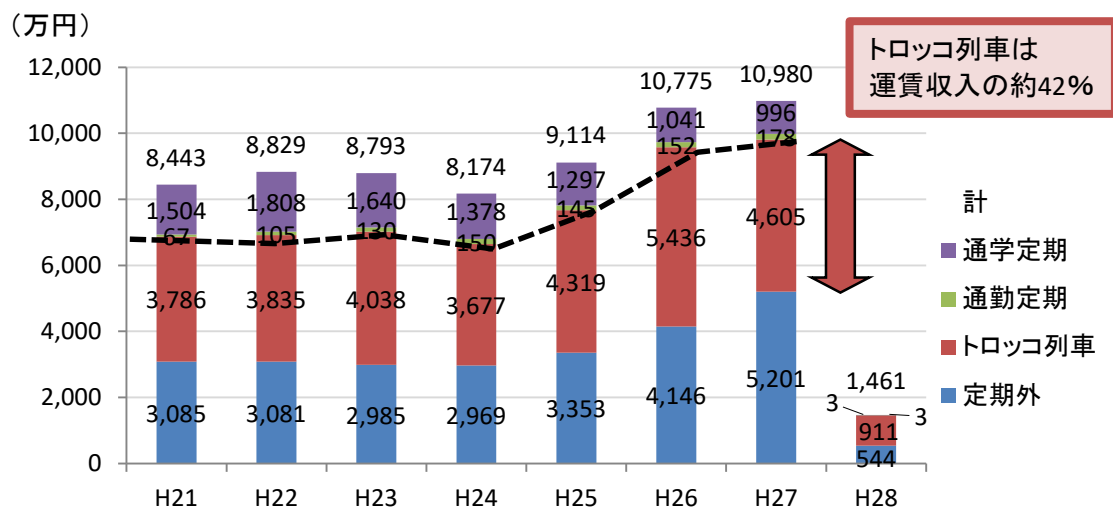


図 運賃収入の推移

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、南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画の改訂であり、当該計画を踏襲し、平成 30 年度（2018 年度）から令和 14 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

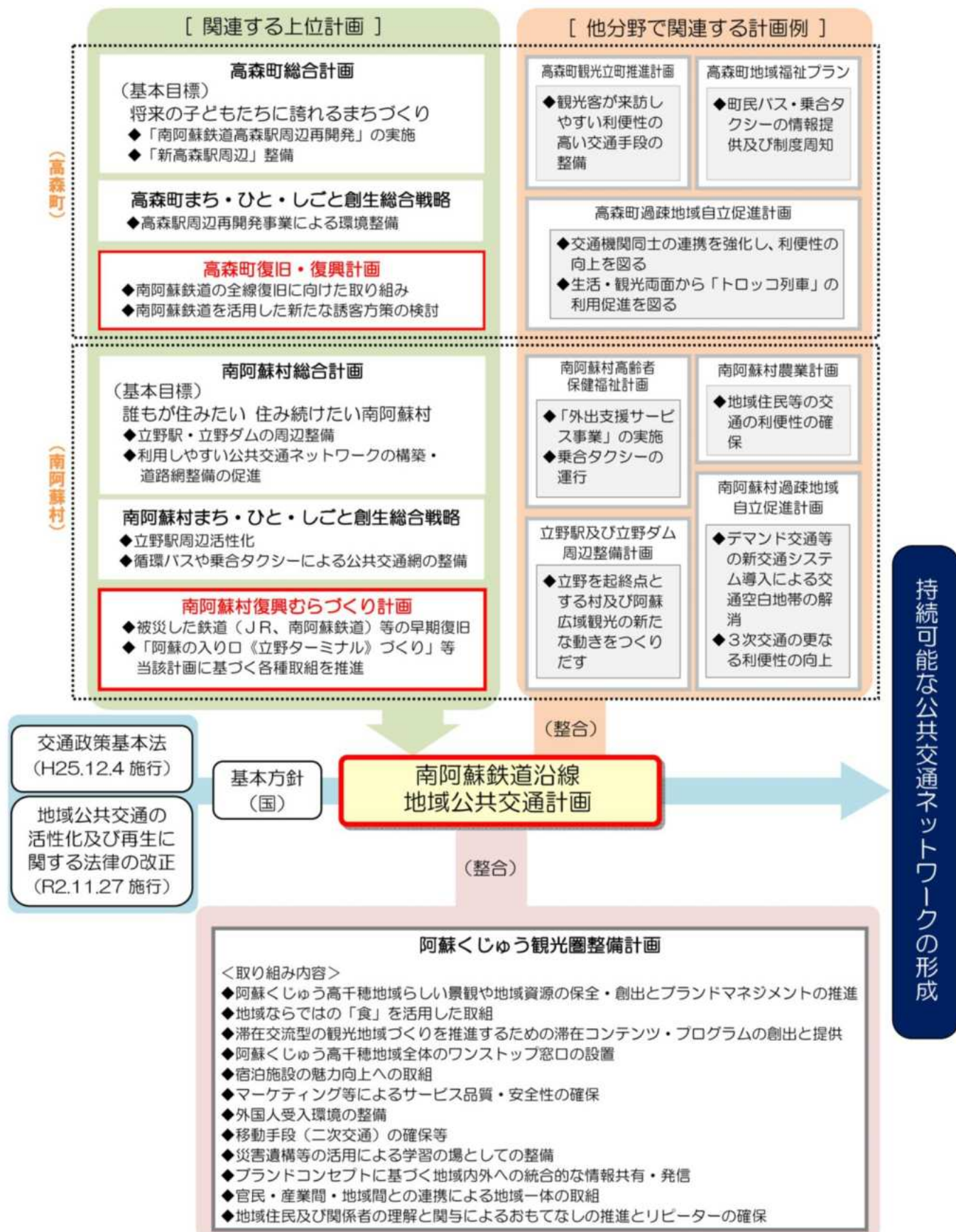
	第 1 期	第 2 期	第 3 期
イメージしている状況	鉄道及び道路ネットワークの不通区間が存在し、段階的に復旧が進められている状況	鉄道及び道路ネットワークが全線で復旧し、熊本地震前の交通アクセスが回復している状況	持続可能な公共交通網が構築され、各分野で創造的復興がなされている状況
概ねの年度	平成 30～令和 4 年度 (2018～2022 年度)	令和 5～9 年度 (2023～2027 年度)	令和 10～14 年度 (2028～2032 年度)

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踏まえたものとする。

また、「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。

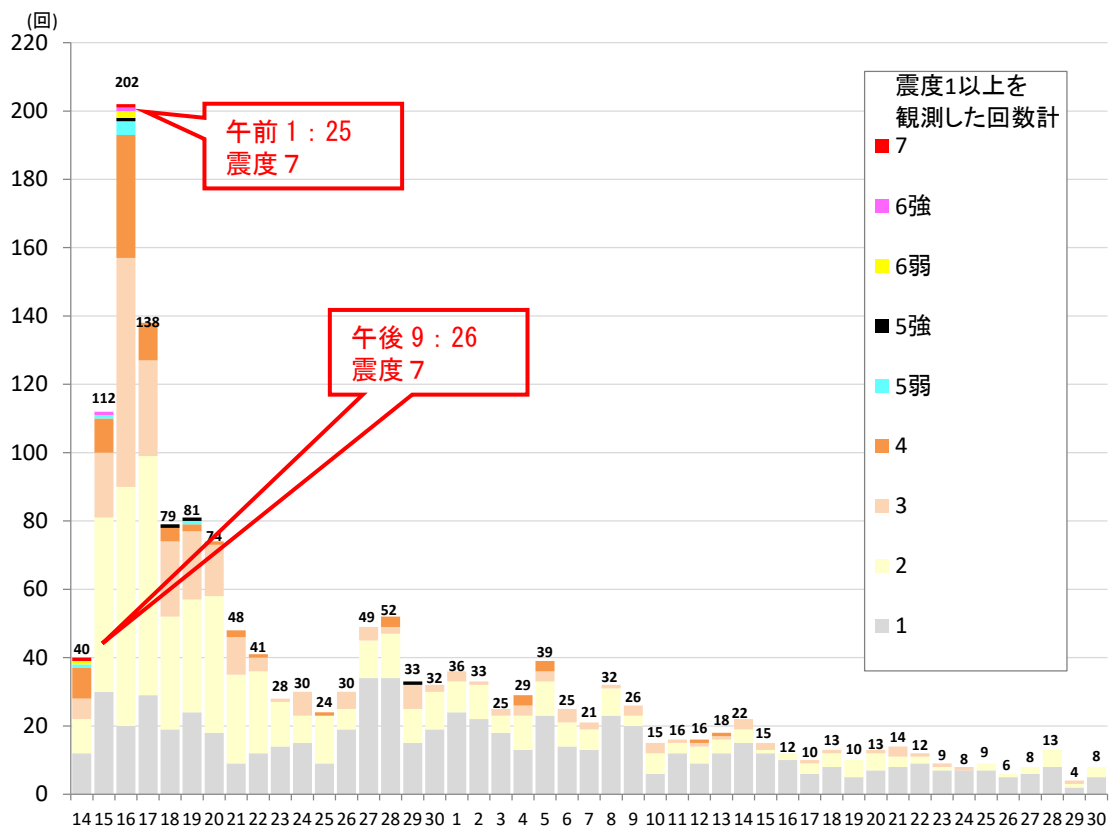


図 地震発生時から 5 月 30 日までの余震回数（熊本県）の推移

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（令和 4 年 1 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 320 報】）

※令和 4 年 1 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。

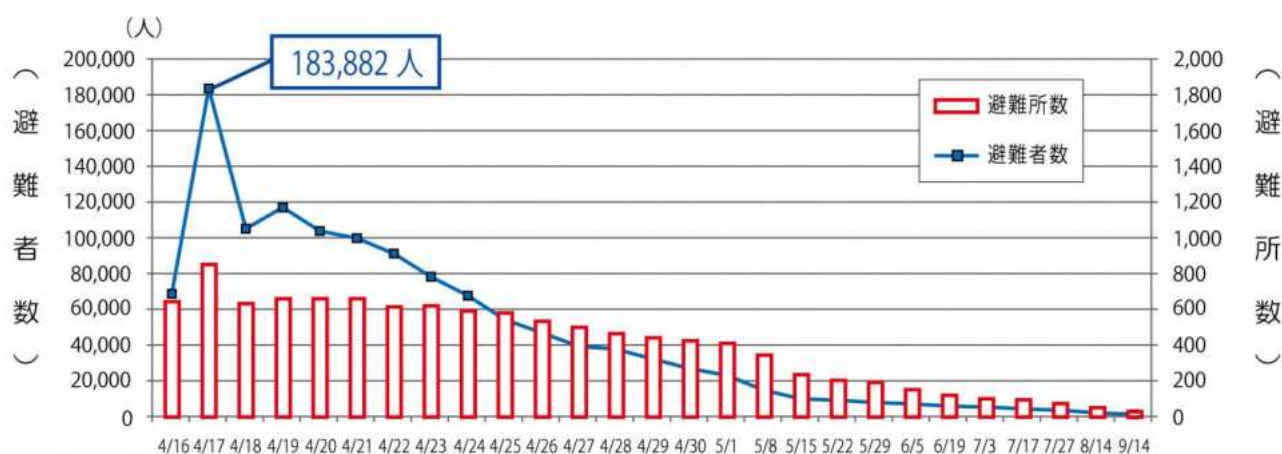


図 熊本地震の発生に伴う避難者数及び避難所数の推移

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320報】)

【人的被害】※令和4年1月13日時点

- 死者（関連死含む）：高森町3名、南阿蘇村 31 名
- 重傷者：高森町3名、南阿蘇村 31 名
- 軽傷者：南阿蘇村 120 名

【住家被害】※令和4年1月13日時点

- 全壊：南阿蘇村 699 棟
- 半壊：高森町1棟、南阿蘇村 989 棟
- 一部損壊：高森町115棟、南阿蘇村 1,173 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た（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た。



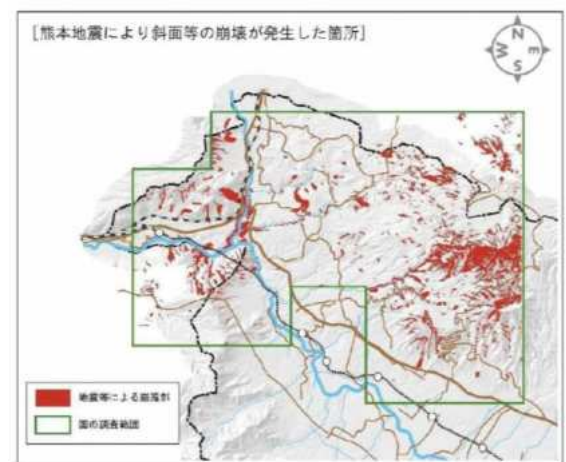
2) 道路・水道

- 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した。



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。



資料：緊急復旧対策本部・迅速班（国土地理院）

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-立野間が長期間不通になった（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 日にそれぞれ開通した。
- 国道 57 号の北側復旧ルート及び現道部は令和 2 年 10 月に開通し、国道 325 号阿蘇大橋ルートは令和 3 年 3 月に開通した。

表 道路等の復旧経過

番号	通行可能日 (復旧時期)	路線	事業区分		
			国	県	村
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		○	
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		○	
⑩	2018 年 4 月 26 日	県道 298 号 阿蘇公園下野線の一部		○	
⑪	2018 年 6 月 7 日	県道 207 号 瀬田竜田線		○	
⑫	2018 年 8 月 30 日	村道 ゴルフ場～湯の谷線		代行	
⑬	2018 年 10 月 5 日	県道 149 号 河陰阿蘇線の一部		○	
⑭	2020 年 3 月 18 日	村道 喜多～垂玉線		代行	
⑮	2020 年 10 月 3 日	国道 57 号現道部（阿蘇大橋付近） ※北側復旧ルートも別途全線開通	○		
⑯	2021 年 3 月 7 日	国道 325 号 阿蘇大橋ルート	○		

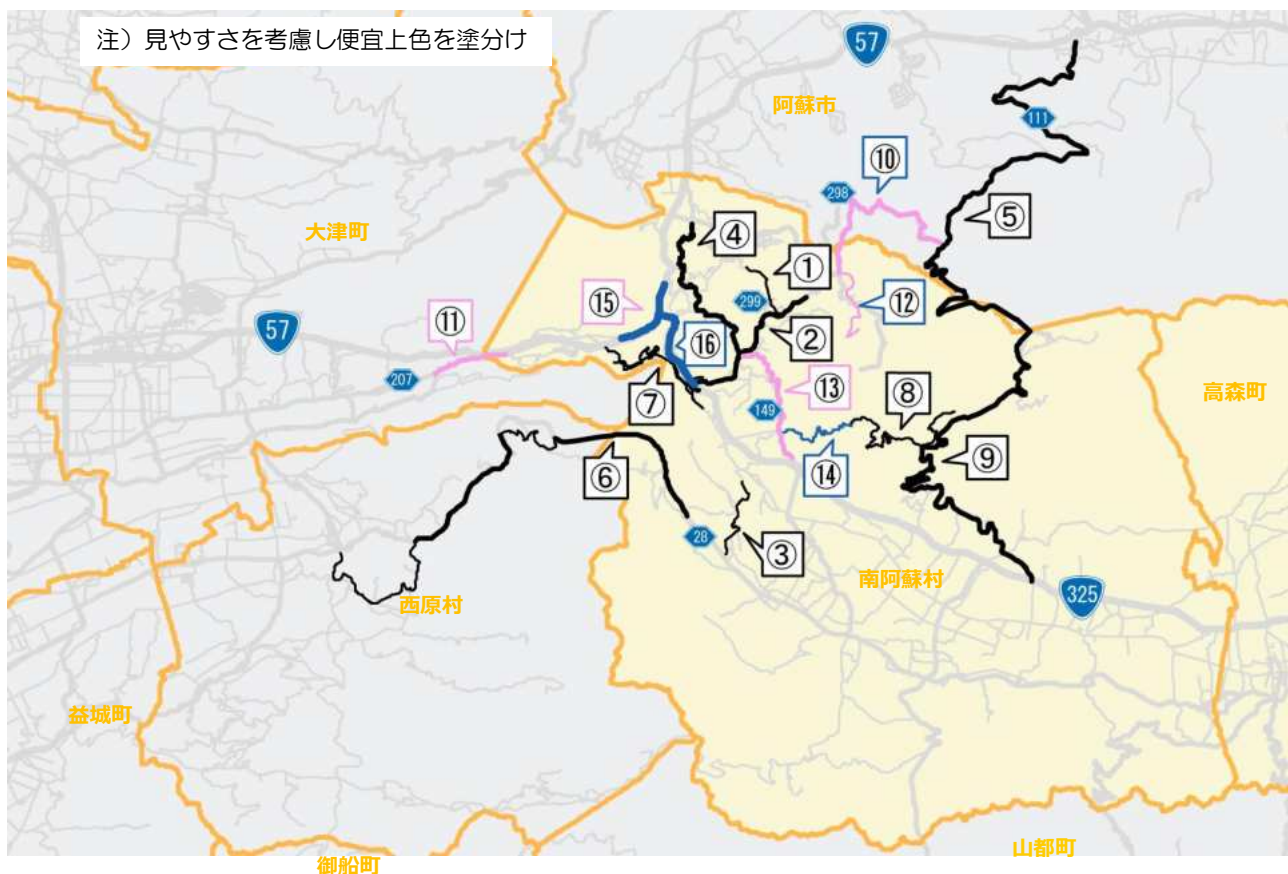


図 熊本地震後の道路ネットワークの復旧状況

2-2 人口に関する変化・影響

2-2-1 人口推移

- 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、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。なお、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。

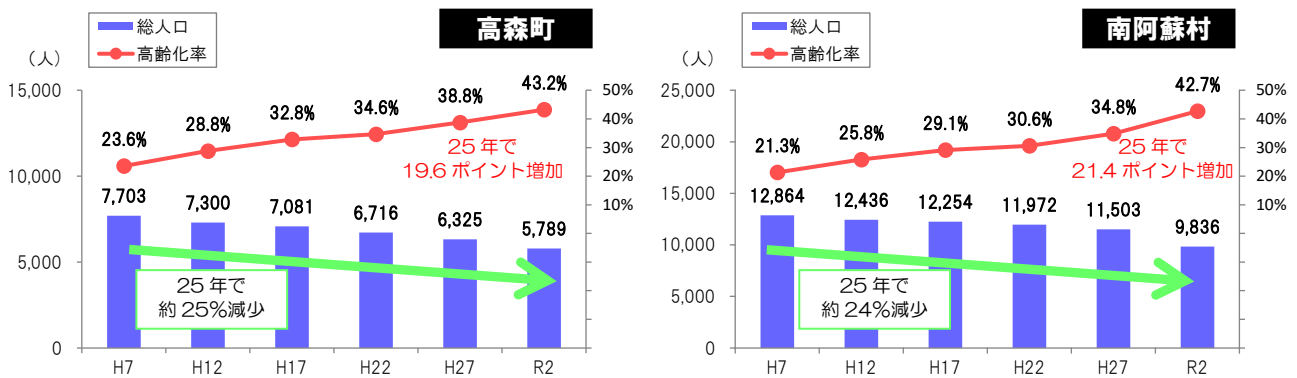


図 高森町・南阿蘇村の人口と高齢化率の推移

資料：国勢調査

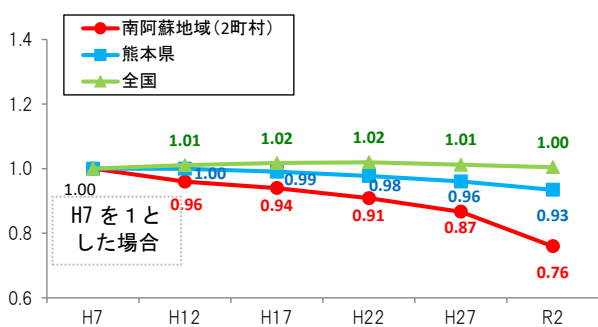


図 人口の推移 (全国・熊本県平均との比較)

資料：国勢調査

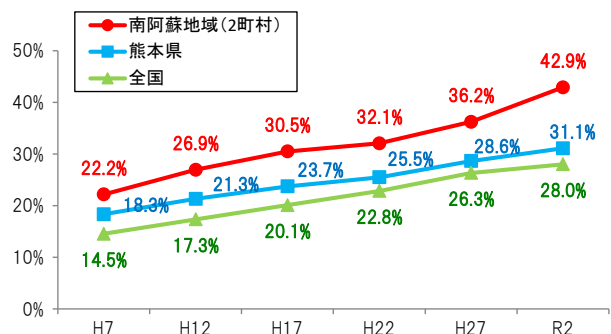


図 高齢化率の推移 (全国・熊本県平均との比較)

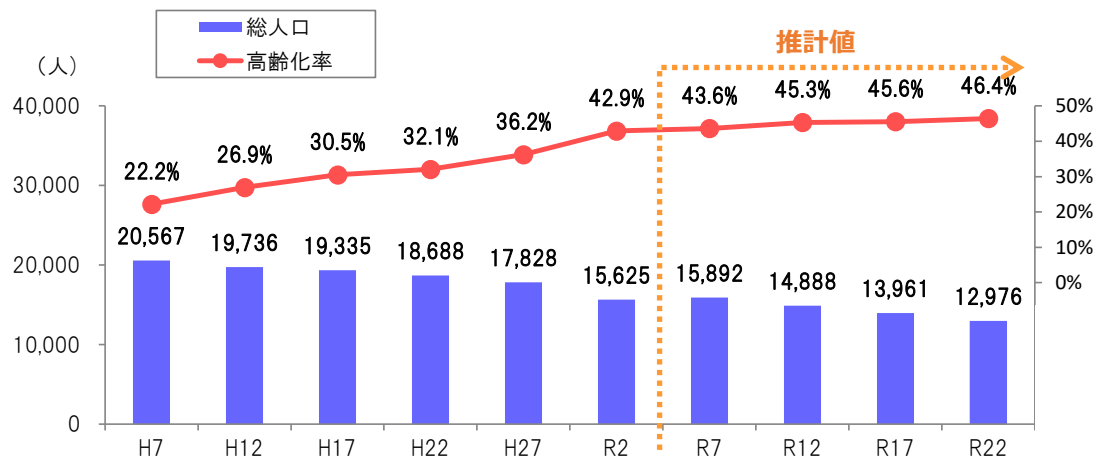


図 2町村合計の人口と高齢化率の推移 (将来推計含む)

資料：国勢調査

注) 令和7年以降は推計 (平成27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見ると、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。



資料：平成 27 年国勢調査

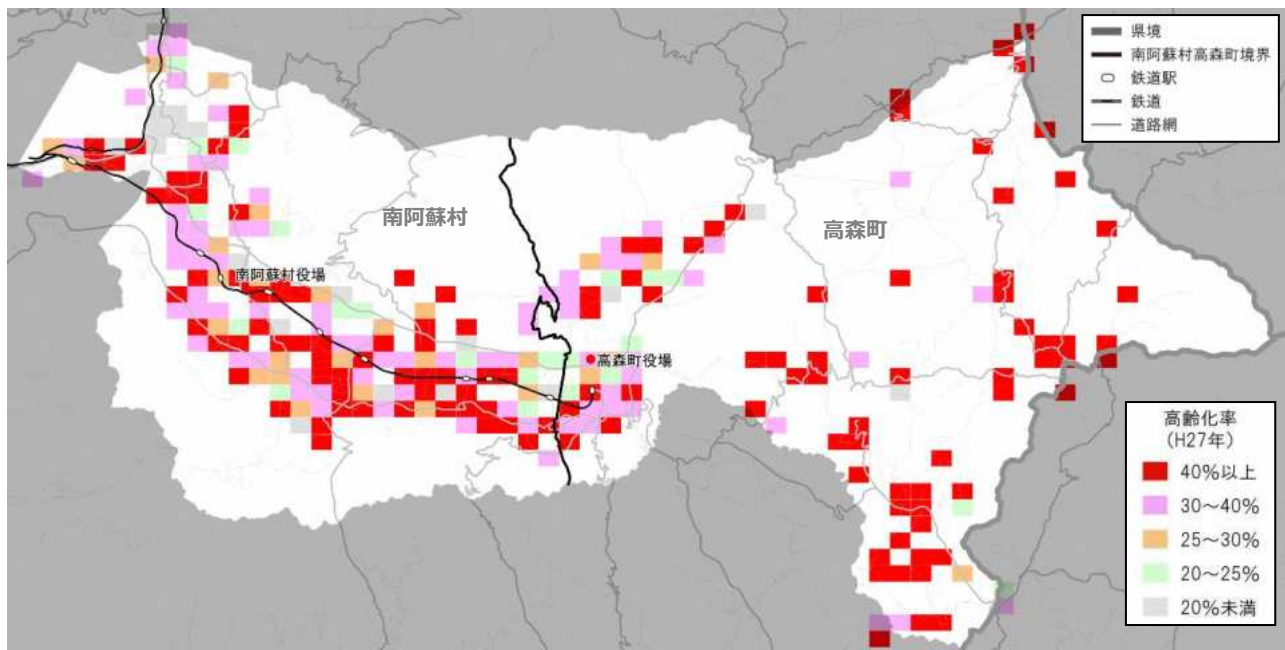


図 高齢化率分布状況（500mメッシュ）

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

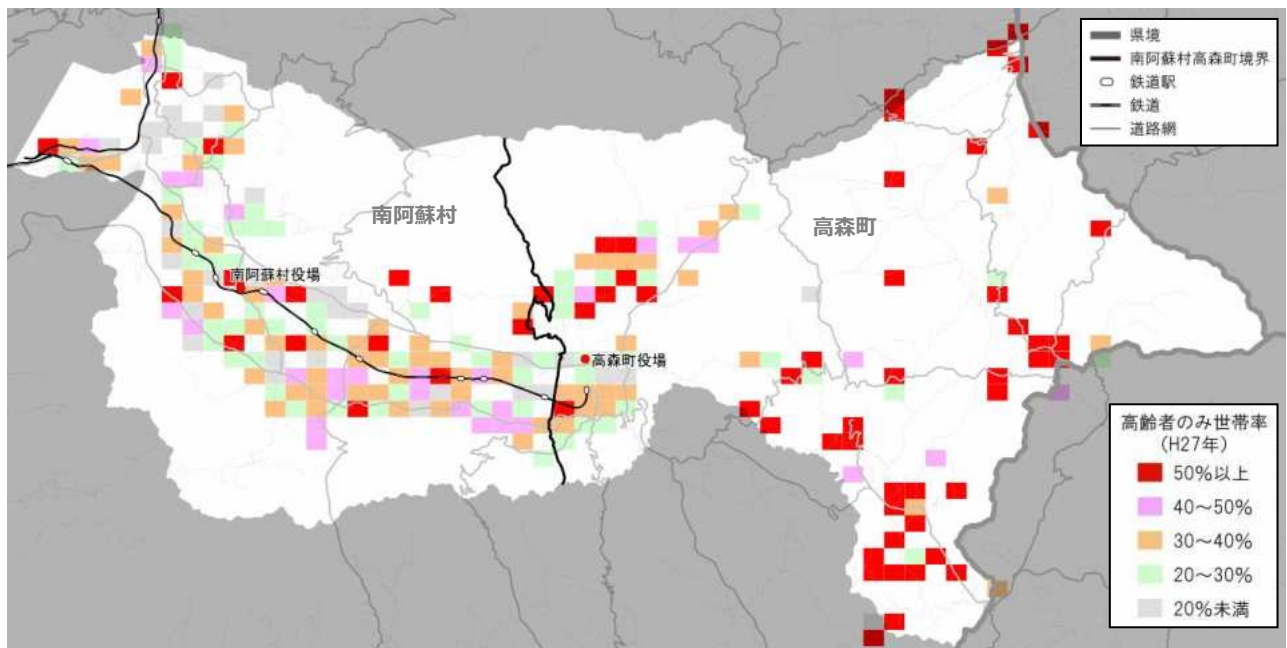


図 高齢者のみ世帯率（500mメッシュ）

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

- 令和2年国勢調査結果をみると、高森町の総人口は5,789人であり、予測値（5,886人）と1.6%の乖離にとどまっているのに対し、南阿蘇村の総人口は9,836人と予測値（11,032人）と10%以上乖離しており、南阿蘇村の人口は予測を大きく上回る減少をたどっている。
- これは2030年の将来予測人口（9,932人）をも下回る結果となっており、南阿蘇村では国立社会保障・人口問題研究所の予測の10年先を行く人口減少が顕在している。
- 具体的に南阿蘇村における地震前と現在の年齢区分別人口の減少度合いをみると、平成28年3月と令和3年5月で全体では11.2%の減少であるのに対し、65歳未満では各年代で2割ずつ減少していることが分かった。

※地元町村では、子育て・若い世代などの移住定住希望者へ、関係機関と連携した様々な定住支援を実施し、人口減少を最小限に抑えるよう、引き続き対策を講じていく。

【支援内容】

- ・高森町では、「くまもと国際漫画 CAMP」の継続開催による世界の漫画クリエイターの移住支援や、子育て世代など移住定住希望者へ、金融機関と連携した定住支援（金利優遇等）の実施。
- ・南阿蘇村では、定住促進課を創設し、子育て・若い世代を優先した移住定住促進に努め、移住・定住希望者の住まいの希望地域、住居、仕事、子育て環境等の情報提供やサービスをワンストップで提供できる体制を構築。
- ・地域おこし協力隊制度を活用。



図 2 町村の2020年総人口の推計値と実績値（速報値）

資料：高森町総合計画後期基本計画（R2年3月）、南阿蘇村人口ビジョン（R2年3月）
R2 国勢調査

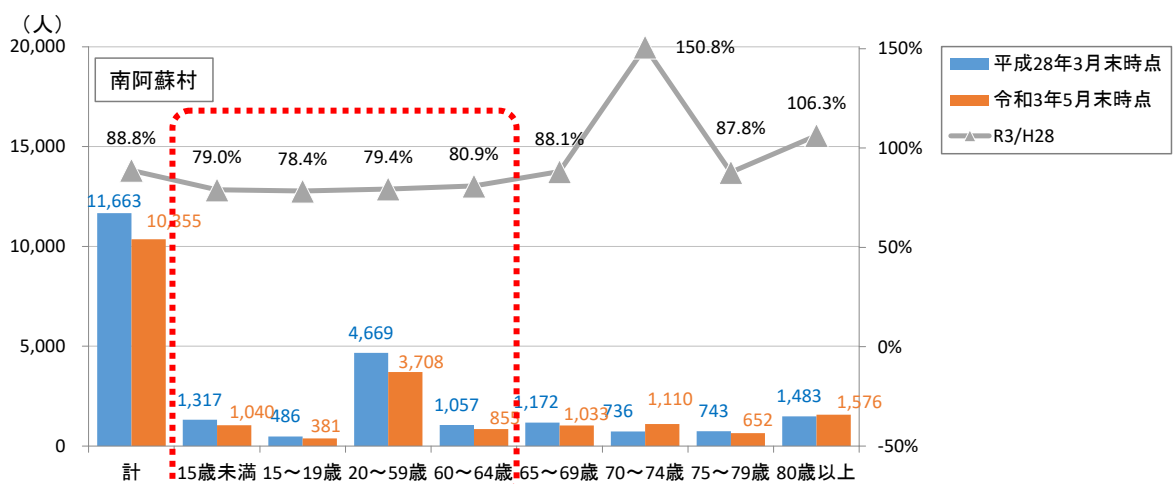


図 南阿蘇村における地震前と現在の年齢区分別人口の減少度合い

資料：南阿蘇村

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、平成に入ると同時期に第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、「観光業」が地域の基幹産業の1つであることが分かる。

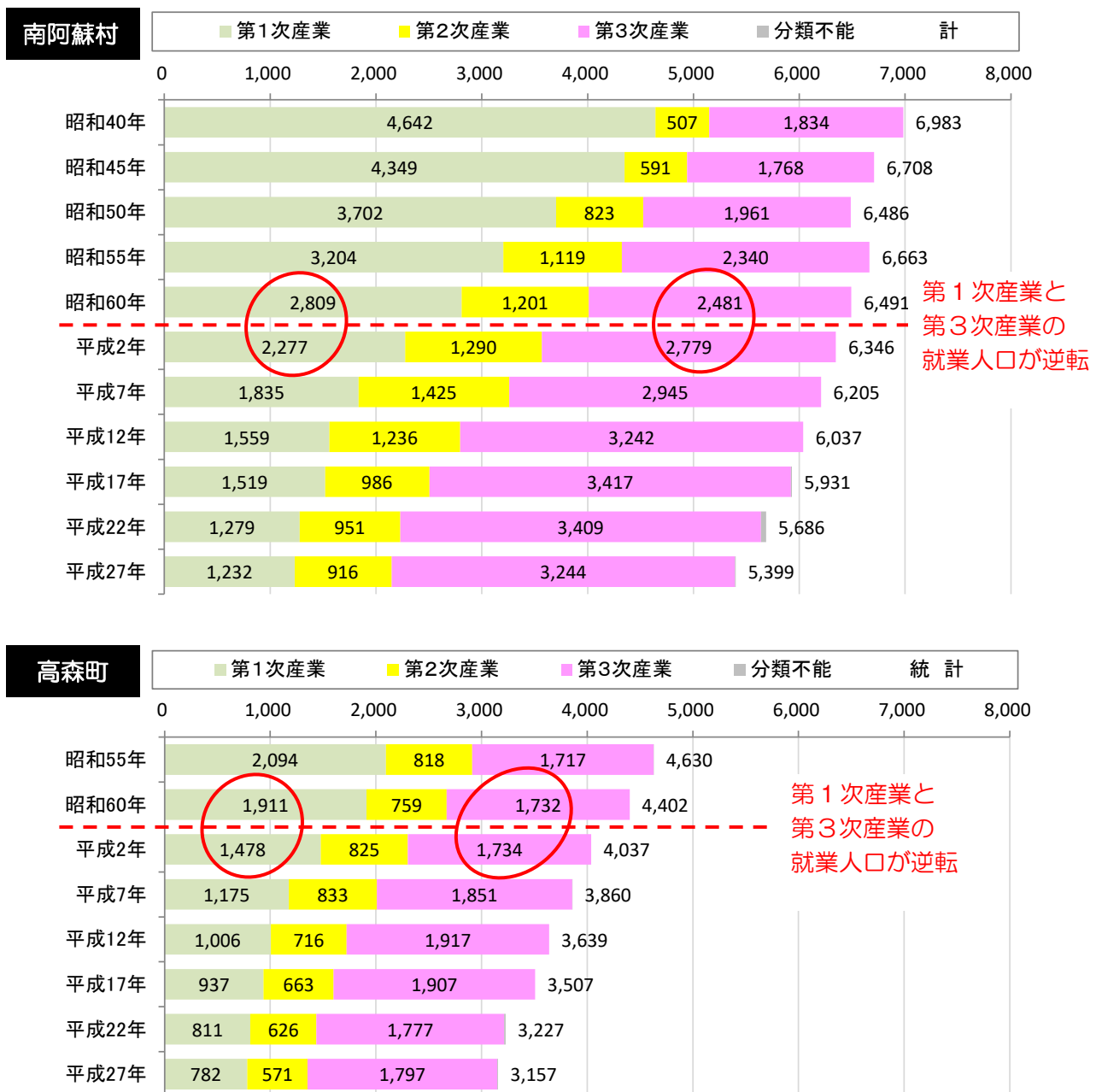


図 地域の産業構造

資料：国勢調査

第3次産業

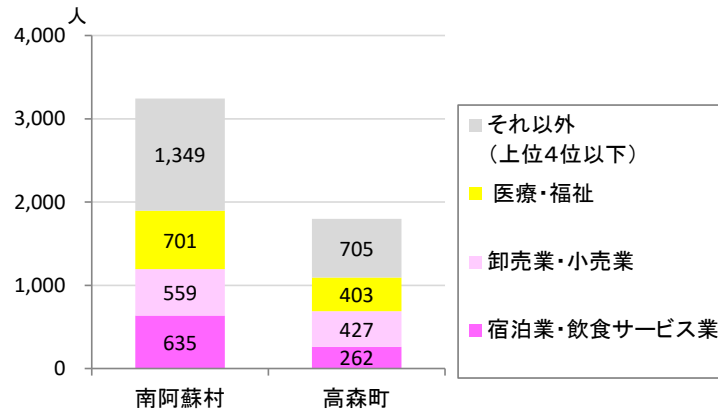


図 第3次産業の詳細内訳

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。

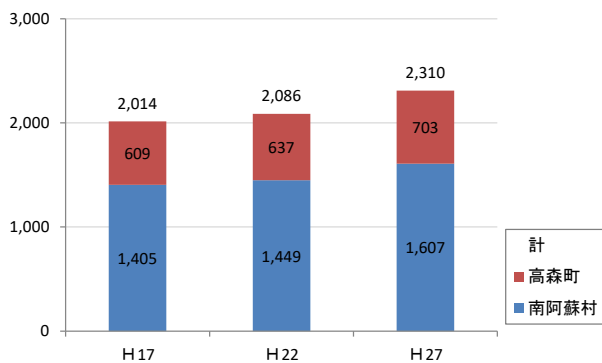


図 南阿蘇地域外からの通勤流入人口の変化

資料：国勢調査

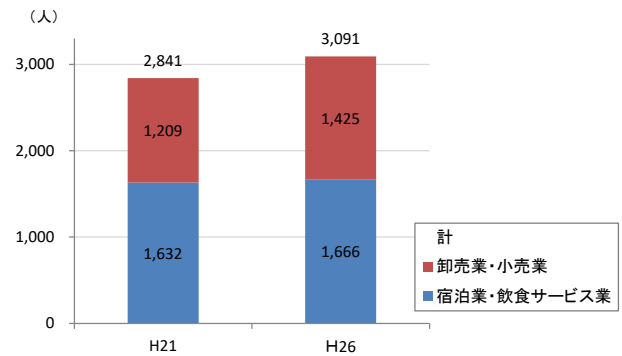


図 観光産業の従業員数の変化

資料：経済センサス

2-3-2 観光客が感じる本地域の魅力

- 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。

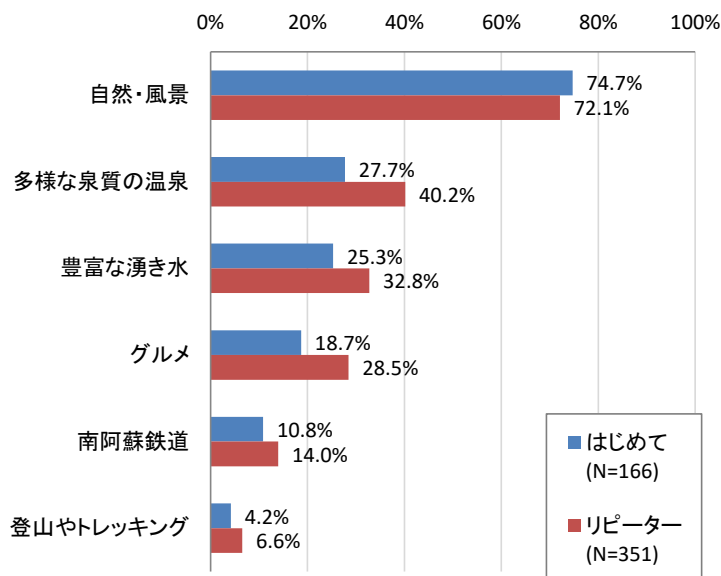


図 南阿蘇地域を訪れた観光客が感じる南阿蘇地域の魅力

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 本地域における社会経済の循環構造分析：令和3年度民間事業者アンケート結果

【宿泊施設の域内調達率】

- 全体では高森町・南阿蘇村内からの調達率が59.2%で熊本県内も含むと91.1%となる。
- 人材派遣や清掃・リネン費の地元調達率が高く地域雇用にとって重要な業種であることが示されている。

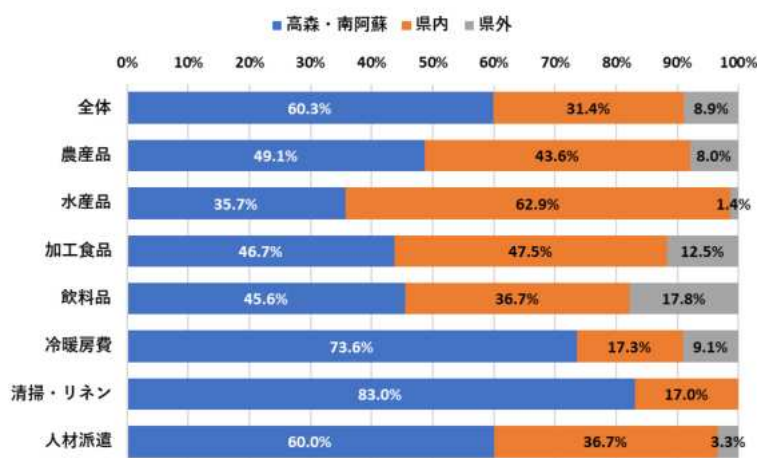


図 宿泊施設の域内調達率(n=17)

【飲食店の域内調達率】

- 全体では高森町・南阿蘇村内からの調達率が50.3%で熊本県内も含むと94.7%となる。
- 水産品の高森町・南阿蘇村内からの調達率が他の品目より多めになっている。

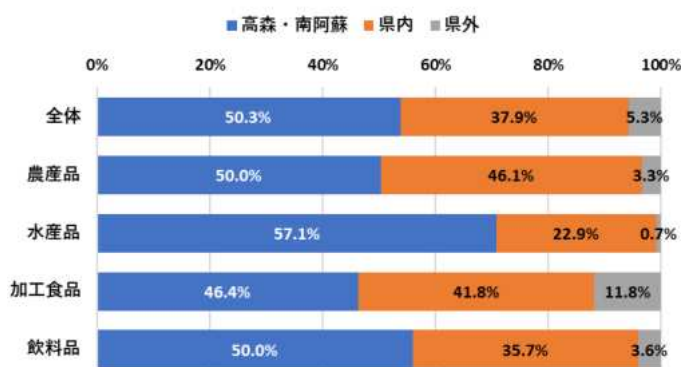


図 飲食店の域内調達率 (n=29)

【土産店の域内調達率】

- 全体では高森町・南阿蘇村内からの調達率が54.1%で熊本県内も含むと75.0%となる。
- 農産品の高森町・南阿蘇村内からの調達率が91.3%と高く地域経済への寄与度が高い。
- 服飾品や工芸品は100%が県外品である。地域内での調達や产品开发を検討していくことが望まれる。

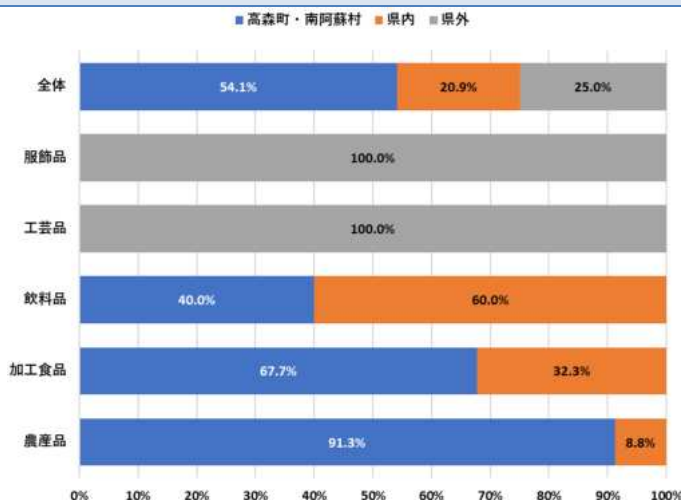


図 土産店の域内調達率 (n=2)

2-3-4 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 万人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。
- 観光入込客数は H28 年度を低値として、回復基調。2 年間で 100 万人の増加。

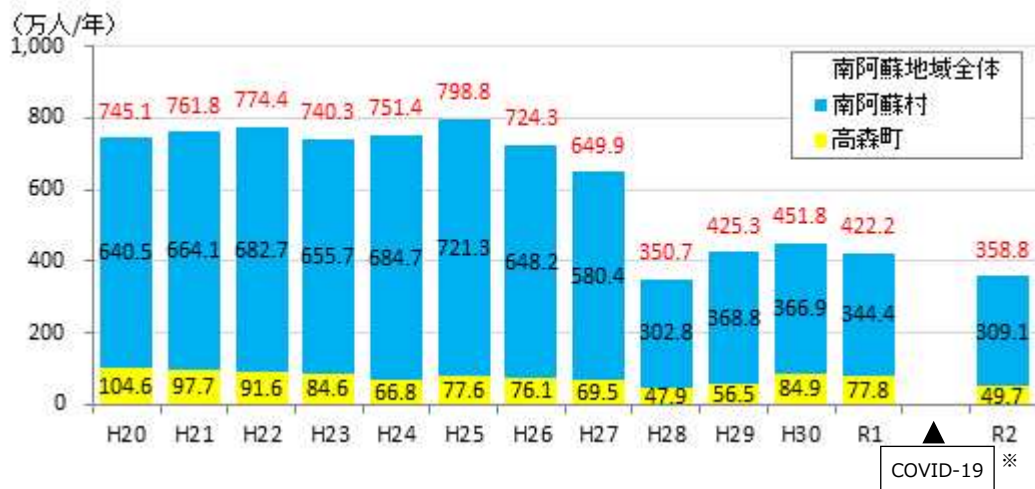


図 南阿蘇地域の観光入込客数の推移

※COVID-19 とは「新型コロナウイルス感染症」のこと

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	H29	H30	R1
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	56,785	55,363	52,954
	外国人宿泊客数	2,107	477	1,637	3,081	3,872	11,802	14,865	16,014	15,908	19,298	24,543	20,072
	日帰客数	970,877	909,256	851,904	781,452	610,429	703,137	688,808	625,318	421,839	508,598	793,320	724,752
	計(総入込客)	1,045,908	976,762	916,304	845,703	667,702	775,713	760,633	694,761	479,063	565,383	848,683	777,706
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	260,025	207,295	199,657
	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	53,773	37,838	19,136
	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	3,427,706	3,461,537	3,244,273
	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	3,687,731	3,668,832	3,443,930
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	316,810	262,658	252,611
	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	73,071	62,381	39,208
	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	3,936,304	4,254,857	3,969,025
	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	4,253,114	4,517,515	4,221,636

2-3-5 宿泊施設の状況

●令和3年10月現在、南阿蘇村の約24%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。

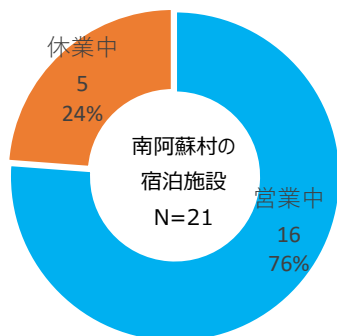


図 南阿蘇地域における宿泊施設の営業状況（令和３年１０月現在）

注) ペンションを除く

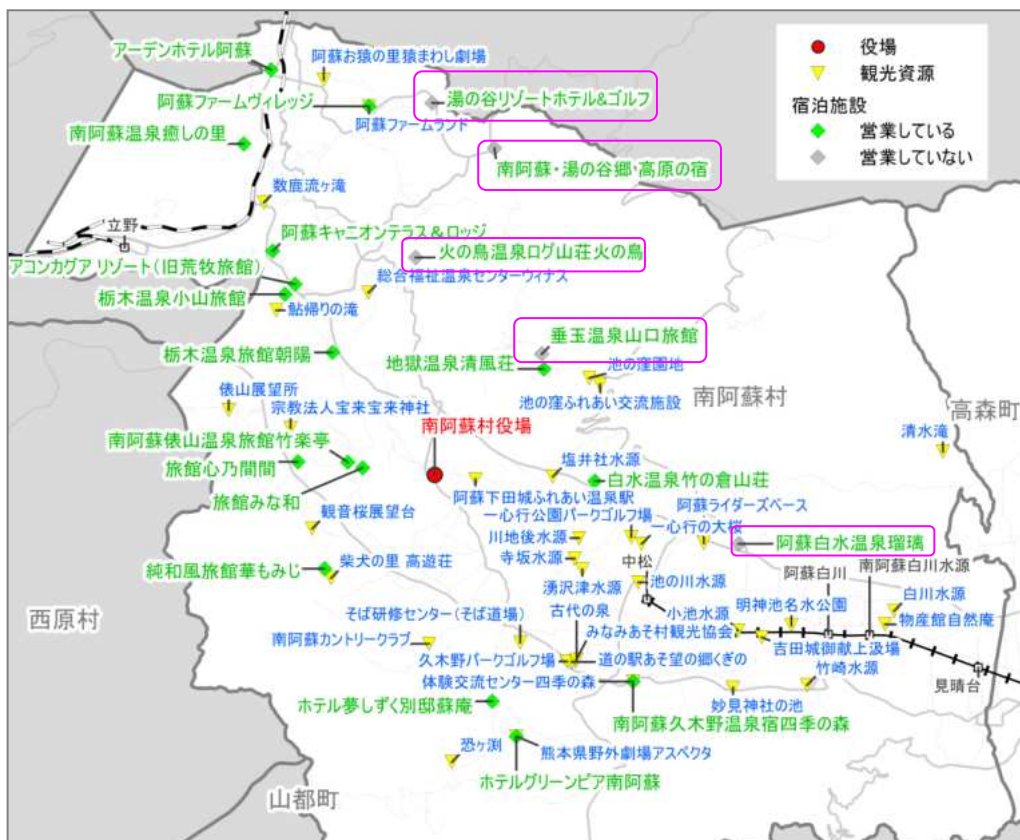


図 観光施設・宿泊施設の分布状況と営業していない宿泊施設の状況

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」



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、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。

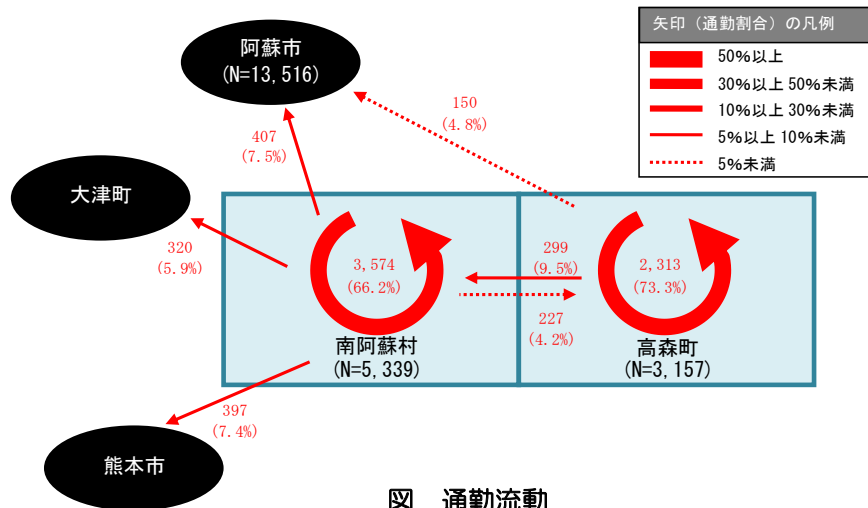


図 通勤流動

資料：平成27年国勢調査

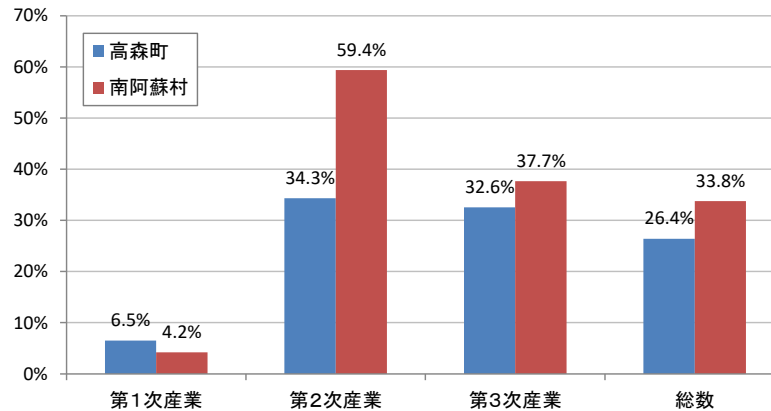


図 他市区町村への就業割合（産業別）

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。

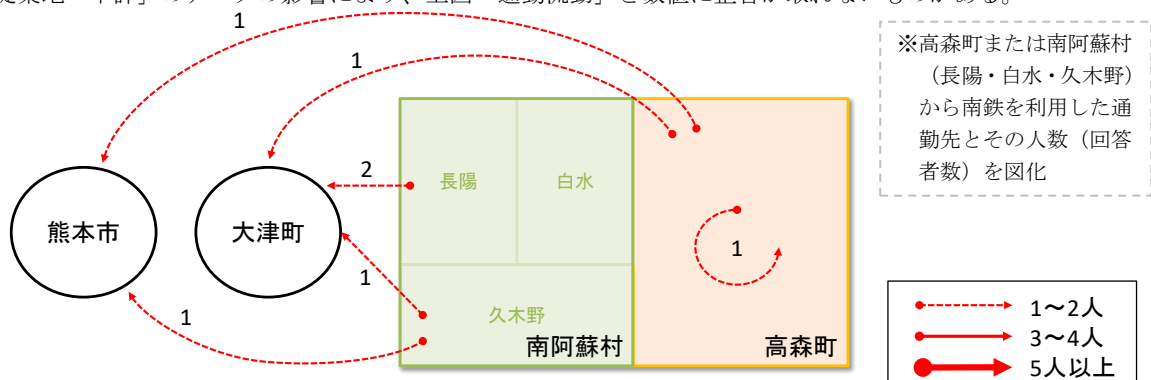


図 熊本地震前における南鉄を利用した通勤流動

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3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コミューター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8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

- 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。

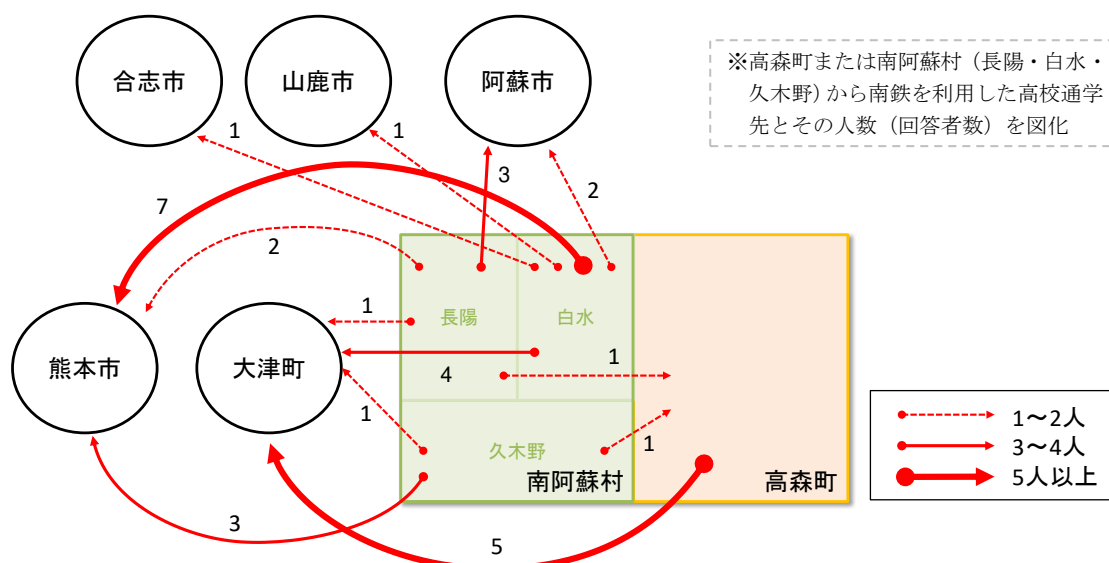


図 熊本地震前における南鉄を利用した高校通学流動

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。
- 地震直後に入学した当時の高校 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。
- 令和 3 年度現在の高校 1～3 年生は、大津町への通学が戻っていないこと以外は、概ね地震前の状態に戻りつつある。
- つまり、南阿蘇鉄道の不通で、一時的に通学先（進学先）が限定されたものの、代替交通（南郷ライナーやゆるっとバス等）の整備等により、通学先の選択肢が拡大したこと等が要因として考えられる。

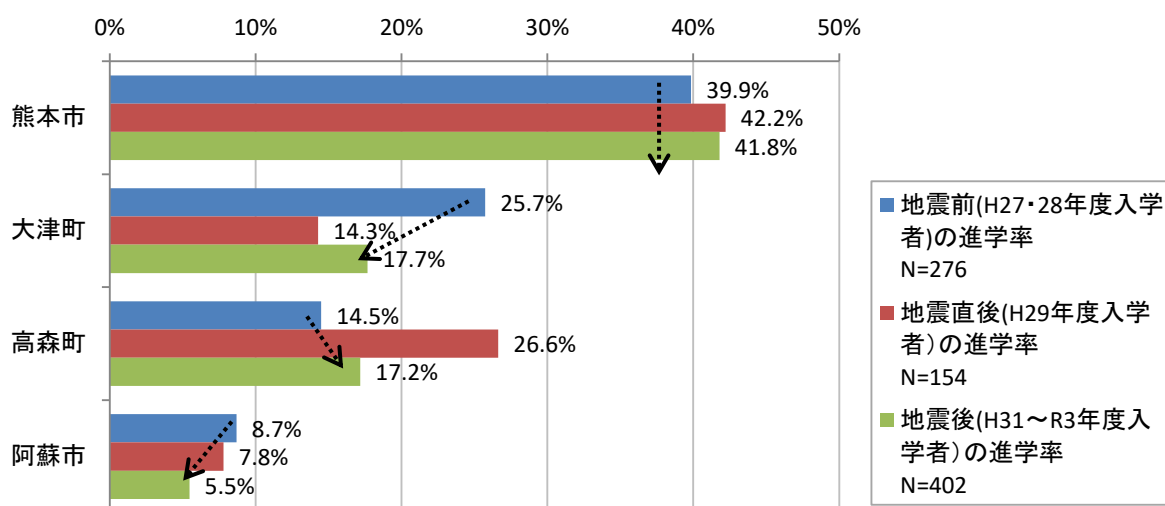


図 熊本地震前後における高校進学先の変化

資料：高森町、南阿蘇村

■地震前（H28）

■地震直後（H29）

■地震後（R3）

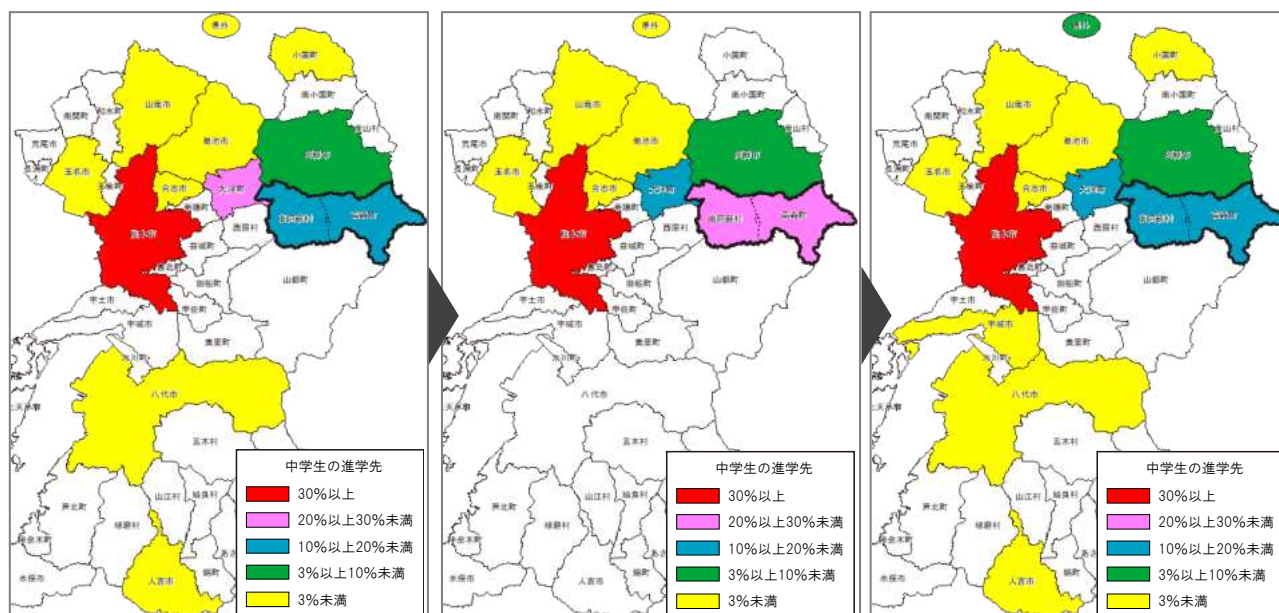


図 熊本地震発生前後における高校進学先の変化

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集積している。
- 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）。

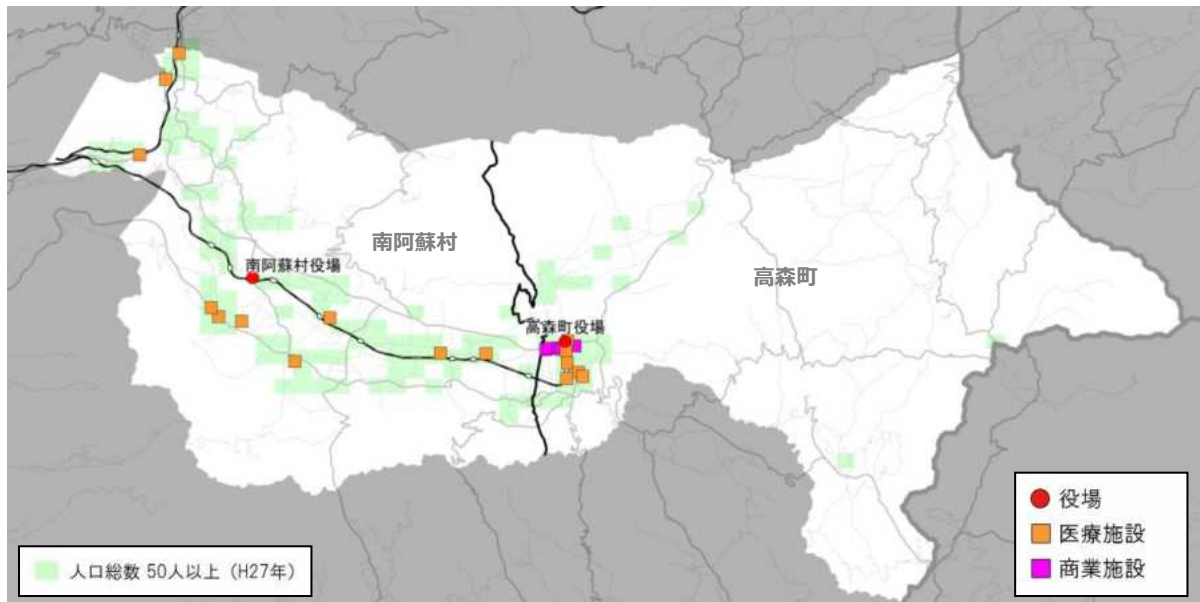


図 南阿蘇地域の医療施設・商業施設（大規模小売店）の分布状況

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
渡邊内科	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
田上歯科医院	熊本県阿蘇郡南阿蘇村吉田1442-1
南郷谷リハビリテーションクリニック	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1943-1

表 南阿蘇地域の商業施設（大規模小売店）

施設名	住所
コメリハード&グリーン長陽店	熊本県阿蘇郡南阿蘇村大字下野字山田147-27
ダイレックス高森店	熊本県阿蘇郡高森町大字高森2109-1
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

- 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、菊陽町等へ買物に行く回答者が見られた。

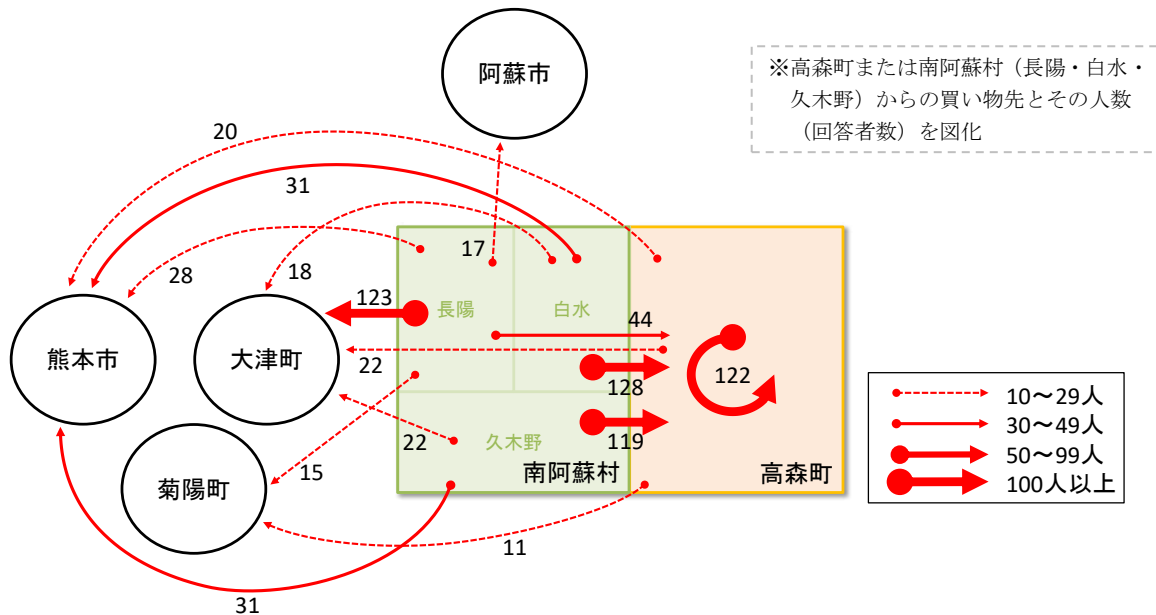


図 南阿蘇地域住民の熊本地震前における買い物流動

参考：平成 29 年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

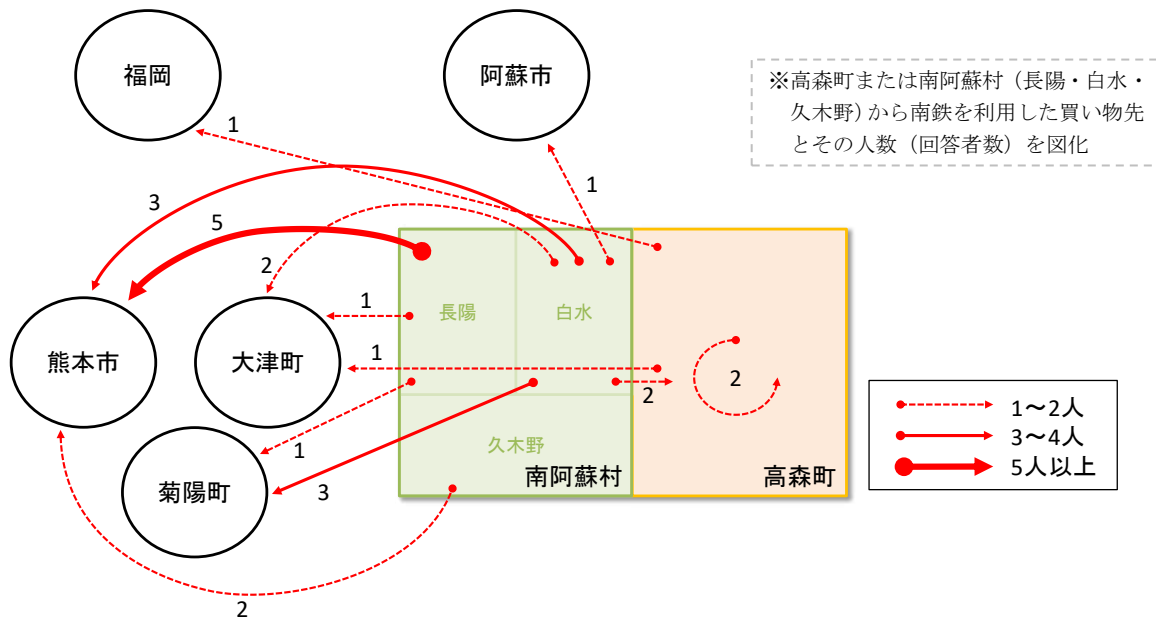


図 南鉄を利用した熊本地震前における買い物流動

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。

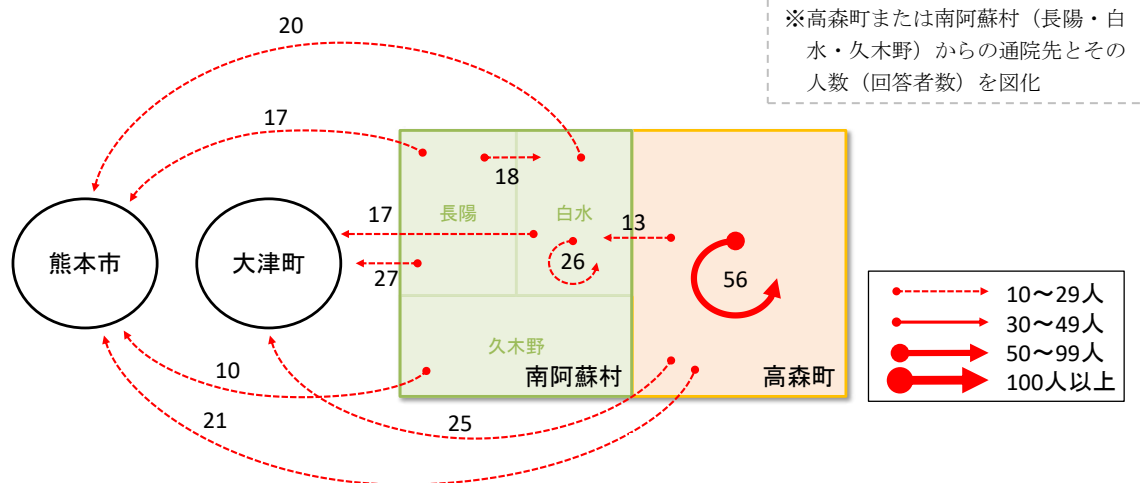


図 熊本地震前における通院流動

参考：平成 29 年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

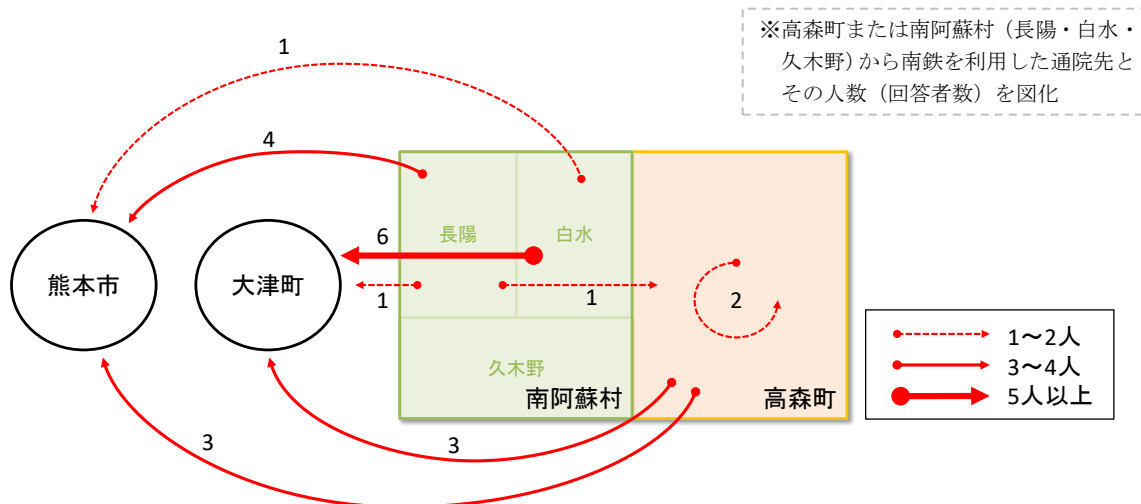


図 南鉄を利用した熊本地震前における通院流動

参考：平成 29 年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

2-5-1 熊本地震前の状況

-

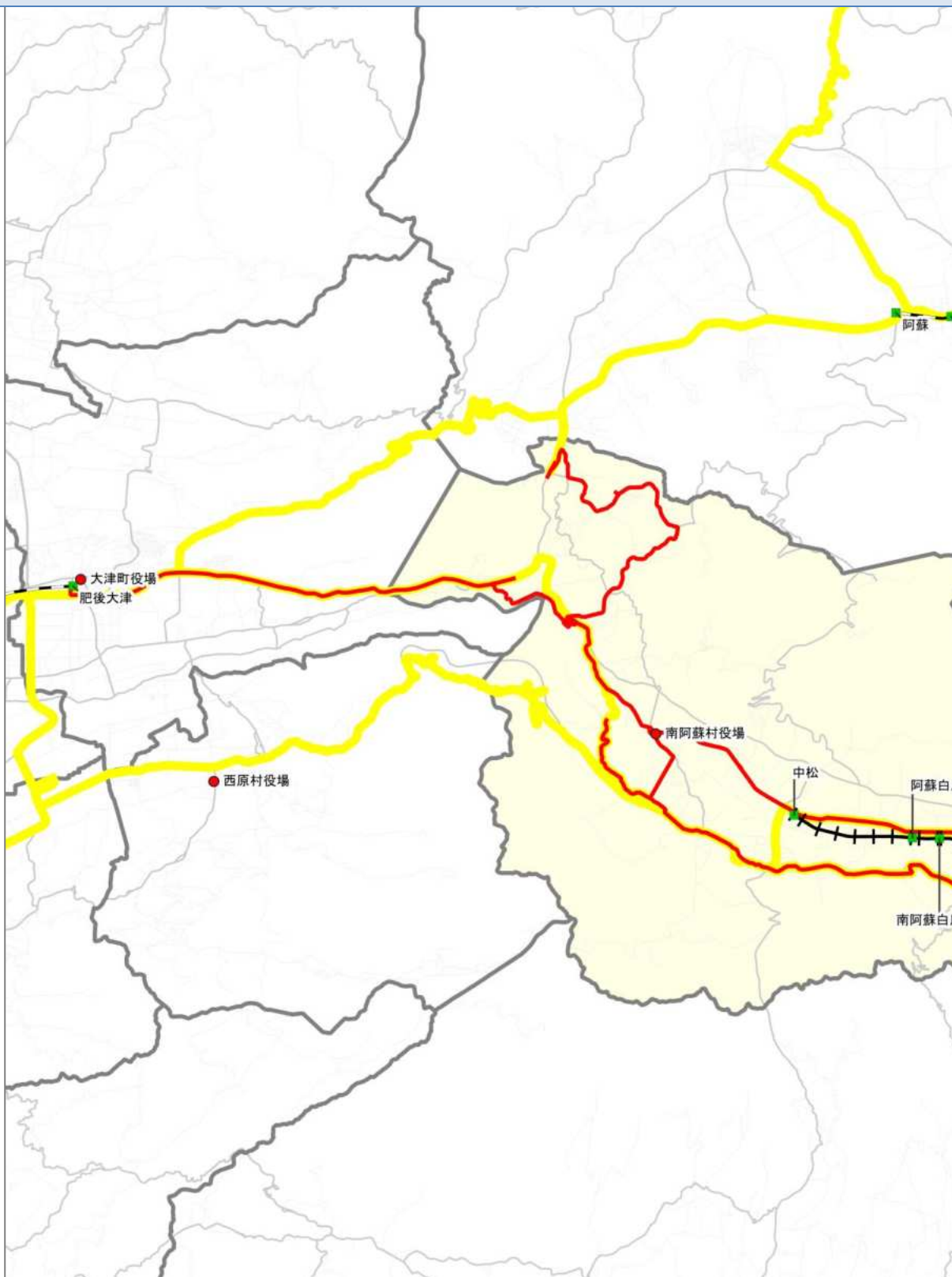
<運行概要>

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)
	たからほ号	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)



2-5-2 熊本地震後（平成 29 年 10 月末）の状況

- 熊本地震後（平成 29 年 10 月末時点）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～阿蘇間が不通となっていた。
- 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。
- 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。



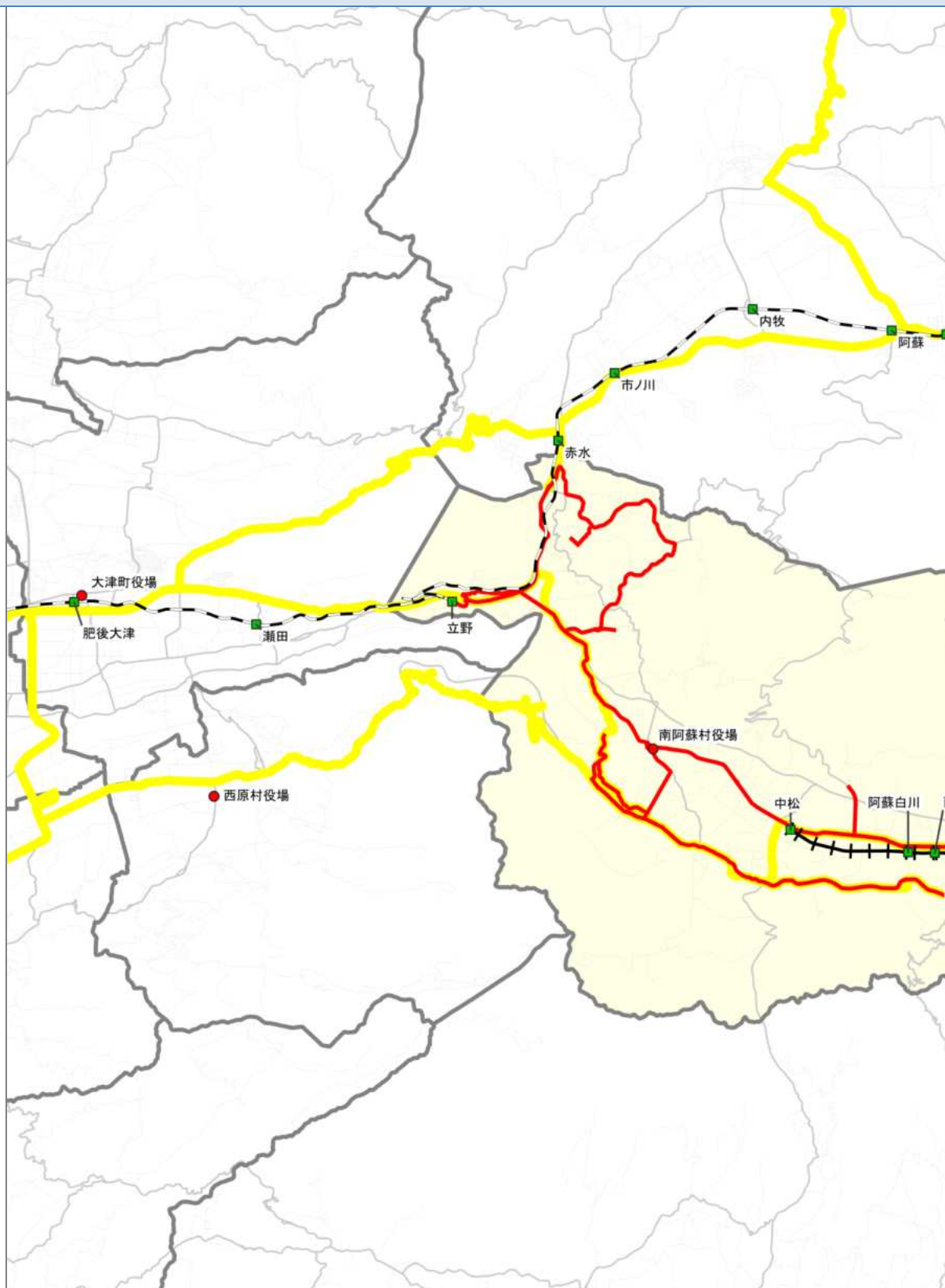
<運行概要>

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)
ゆるっとバス	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 熊本地震後（令和3年10月末）の状況

- JRの再開に伴い、ゆるっとバス及び南郷ライナーのルート見直しが行われ、南阿蘇鉄道の代替として立野～高森をつなぐバス路線が整備されている。
- 令和3年3月の新阿蘇大橋の開通を契機として、ゆるっとバスのルート見直しが行われ、南阿蘇鉄道の代替として立野～高森をつなぐゆるっとバス2路線が整備された。
- 南阿蘇鉄道の運行ダイヤも見直されており、平成30年3月と令和3年3月のダイヤを比較すると、平日の普通列車（3往復）は変わらないものの、土・休日は普通列車が1往復減り、トロッコ列車が2往復増えている。



<運行概要>

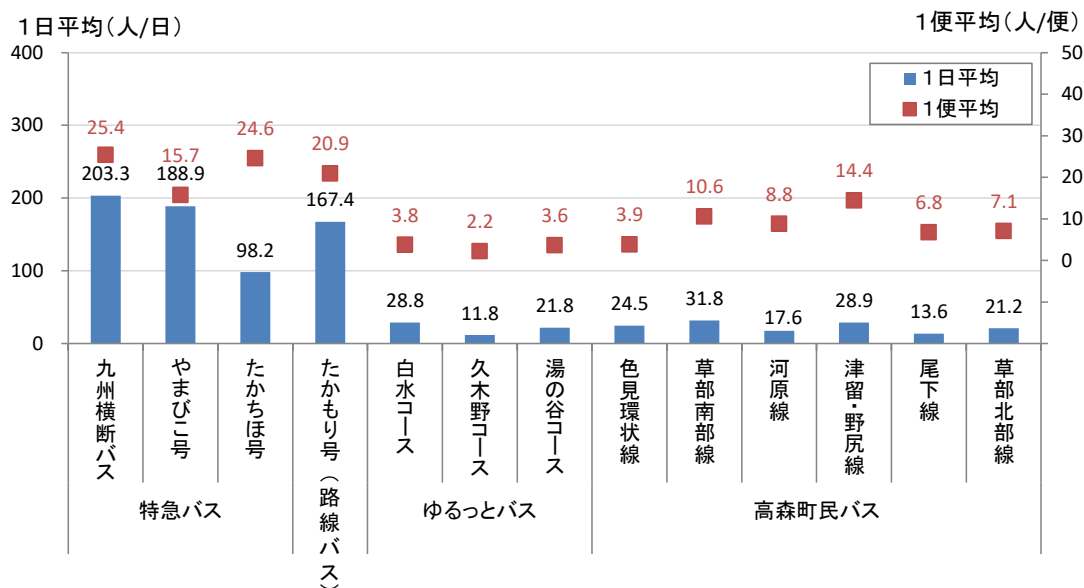
路線名		区間	運行本数(往復)			運行事業者
			平	土	日祝	
南阿蘇鉄道		高森駅～中松駅	3本	5本	5本	南阿蘇鉄道(株)
JR豊肥本線		熊本～大分 (立野駅発着便をカウント)	18本	18本	18本	JR九州
特急バス	九州横断バス(定期観光バス)	熊本駅前～別府駅前本町	4本	4本	4本	九州産交バス(株)
	やまびこ号	熊本駅前～大分	7本	7本	7本	九州産交バス(株) 大分バス(株)
	たかちほ号	熊本駅前～延岡バスセンター	2本	2本	2本	九州産交バス(株) 宮崎交通(株)
路線バス	快速たかもり号	西部車庫～高森中央	4本	4本	4本	産交バス(株)
	快速南郷ライナー	立野駅～高森中央	2本	2本	2本	産交バス(株)
ゆるっとバス	白水ルート	立野駅～白川水源入口～高森中央	5本	4本	4本	産交バス(株)
	久木野ルート	立野駅～あそ望の郷～高森中央	2本	2本	2本	産交バス(株)
	立野循環ルート	立野駅～阿蘇ファームランド～立野駅	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)



2-5-4 地震前後の各公共交通の利用状況

- 地震前後の各公共交通の利用状況をみると、観光客や交流者等の利用も多くみられる定期観光バス「九州横断バス」や「やまびこ号」は、JR 豊肥本線が不通であった平成 29 年 10 月では 1 便平均の利用者数が増加していたものの、令和 3 年 10 月には地震前の状況に留まっている。
- 主として生活交通となる「たかちほ号」と「たかもり号」は地震前後で大きな利用の変化はみられなかったものの、令和 3 年 10 月には利用が大きく減っており、「たかちほ号」では 1 便平均で 10 人程度、「たかもり号」では 1 便あたり 3 人程度それぞれ減少している。
- 地域内交通となる「ゆるっとバス」と「高森町民バス」は地震前に約 2～14 人/便であったが、地震後の平成 29 年 10 月には約 1～11 人/便、令和 3 年 10 月には 0.5～6 人/便と利用が減少している傾向にある。

＜熊本地震前の利用状況（H27 年 10 月）＞



＜熊本地震後（H29）の利用状況（H29 年 10 月）＞

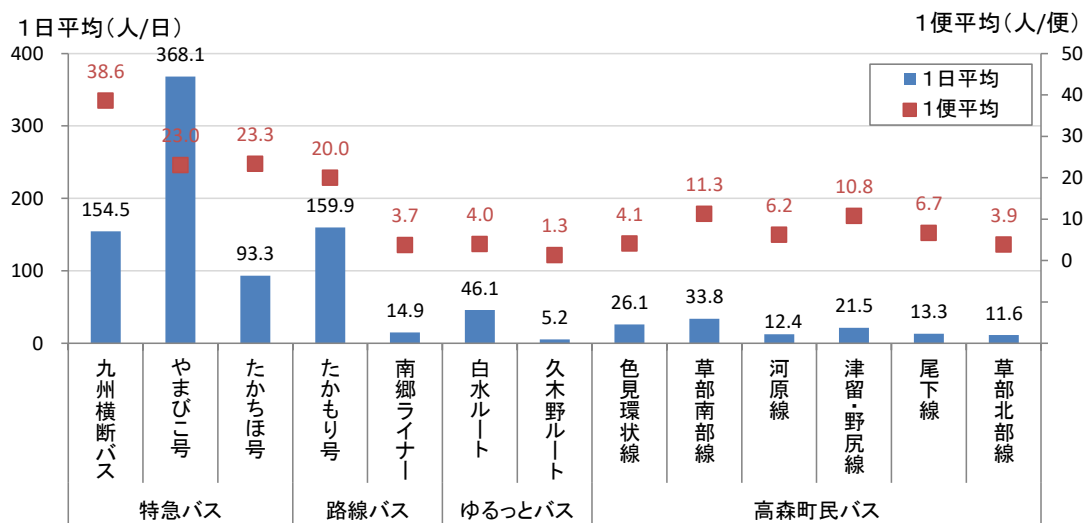


図 地震前後の各公共交通の利用状況

資料：九州産交バス（株）、産交バス（株）

＜熊本地震後（R3）の利用状況（R3 年 10 月）＞

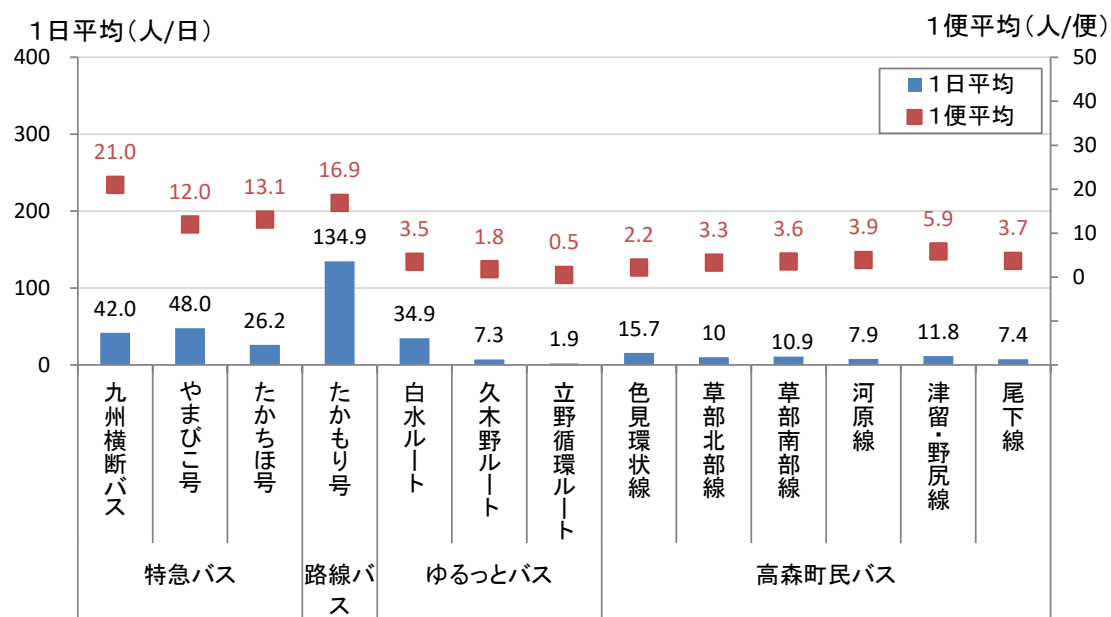


図 地震後の各公共交通の利用状況

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

<熊本地震後の利用状況（R3 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	42.0	21.0
	やまびこ号	48.0	12.0
	たかちほ号	26.2	13.1
路線バス	たかもり号	134.9	16.9
ゆるっとバス	白水ルート	34.9	3.5
	久木野ルート	7.3	1.8
	立野循環ルート	1.9	0.5
高森町民バス	色見環状線	15.7	2.2
	草部北部線	10	3.3
	草部南部線	10.9	3.6
	河原線	7.9	3.9
	津留・野尻線	11.8	5.9
	尾下線	7.4	3.7

【その他の公共交通】

◆乗合タクシー

- ・区域運行であり、事前登録制で利用できる。
- ・自宅から希望する指定乗降場所までの移動を他の利用者と乗合で利用するもの。
(村内全域及び高森町の一部)

【公共交通以外のその他輸送資源】

①南阿蘇村

◆スクールバス

- ・スクールバスは中学校5台、小学校8台。運行のみ民間委託で、年間 7,600 万円弱。
- ・熊本地震前は立野からの中学生の通学は、南鉄利用で運賃は全額補助していた。(立野駅～長陽駅)

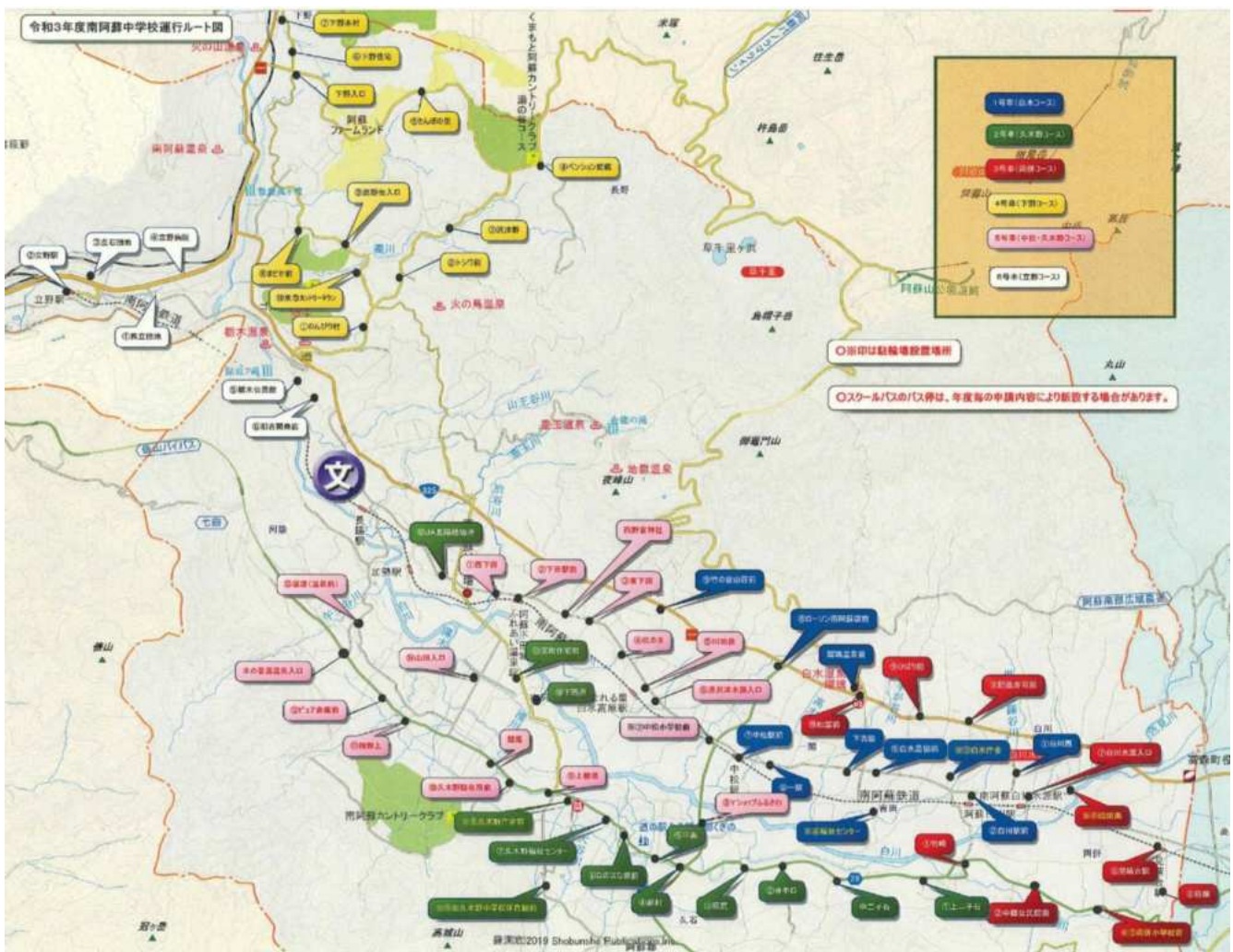
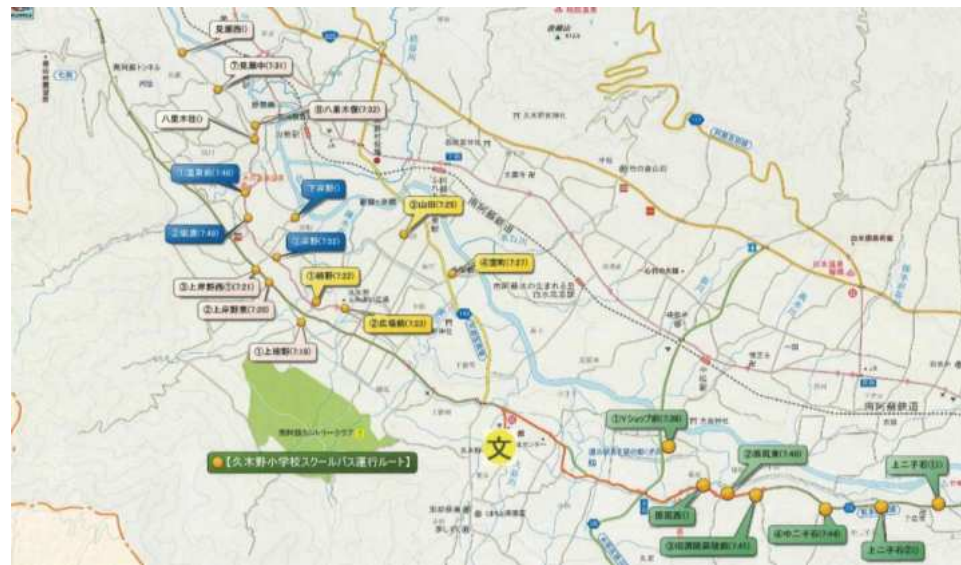


図 中学通学用スクールバス

(白水小学校)



(久木野小学校)



(南阿蘇西小学校)

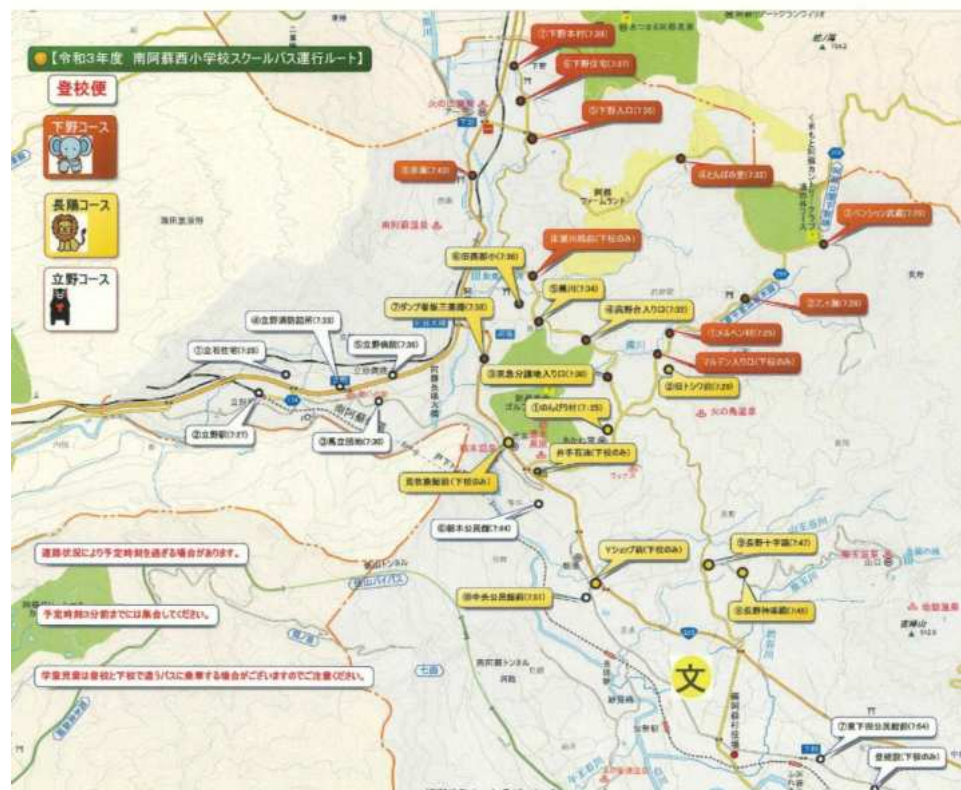


図 南阿蘇村スクールバス

◆外出支援サービス（南阿蘇村 介護予防事業）

年齢は、概ね 65 歳以上。高齢者もしくは身体的に障がい有する者で、通院もしくは公的機関（役場・医療機関・金融機関・社協等）への移動の際、公共交通機関（タクシー含む）の利用が困難な者を対象とする。

①利用回数は、原則、週 2 回以内とする。

（但し、特別な事情がある場合は、この限りではない。）

②移動の範囲は、村内及び高森町とする。

③移動中の寄り道は認めない。

※車の運転ができる者及び車所有の者は、非該当

※家族の同乗は、原則、認めない。但し、利用者が車いす利用の場合、介助者として家族の同乗は認める。

◆医療機関の通院送迎サービス

- ・救急医療の対応等、地域医療の中核を担っている立野病院は、通院する患者の送迎サービスを実施している。

◆介護保険サービス事業所の通院・通所送迎サービス

- ・介護保険通所サービス利用者に対しての送迎（介護保険事業）

◆宿泊施設の送迎サービス

施設名	住所	無料送迎サービスの内容
南阿蘇久木野温泉宿 四季の森	南阿蘇村 大字久石	・マイクロバス1台、ワゴン2台を保有しており、最寄バス停から送迎している。 ・自社運行とのこと。
旅館みな和	南阿蘇村 大字河陰	・2台保有しており、空港や木の香湯バス停から送迎している
白水温泉竹の倉山荘	南阿蘇村 中松	・1台保有しており、最寄バス停から送迎している。 ・事前予約が必要。
ホテル夢しずく別邸蘇庵	南阿蘇村 河陰	・2台保有しており、最寄バス停（JA久木野給油所横）から送迎している。 ・自社運行とのこと。
ホテルグリーンピア 南阿蘇	南阿蘇村 久石	・バス3台、ワンボックス2台を保有しており、最寄駅、バス停、空港などから送迎している ・自社運行しているが、車両の維持管理費、人件費などの経費が大きいとのこと。

②高森町

◆スクールバス

- ・高森東小中（外輪山の外側）の児童生徒をハイエースコムーター5台、高森中央小・高森中（外輪山の内側）の児童生徒を中型バス4台。いずれも3年契約の民間委託。

◆外出支援サービス

- ・高森町が社会福祉協議会に委託し、介助が必要な方を対象に、有償（300円／回）の移動支援サービスを行っている。利用目的のほとんどが通院目的である。
- ・町外は500円／回で設定はあるが、社協自体が手一杯なので実際は行われていない。
- ・健康教室などは観光交流センター（バスターミナル）で実施しているが、特に送迎サービスなどは行っていない。高齢者サロンは社協に委託しており、社協で送迎している。

◆宿泊施設の送迎サービス

施設名	住所	無料送迎サービスの内容
休暇村南阿蘇	高森町 大字高森	・1台保有しており、高森駅、高森中央バス停から送迎している ・自社運行であり、運転できる一部のスタッフの負担が大きい。

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

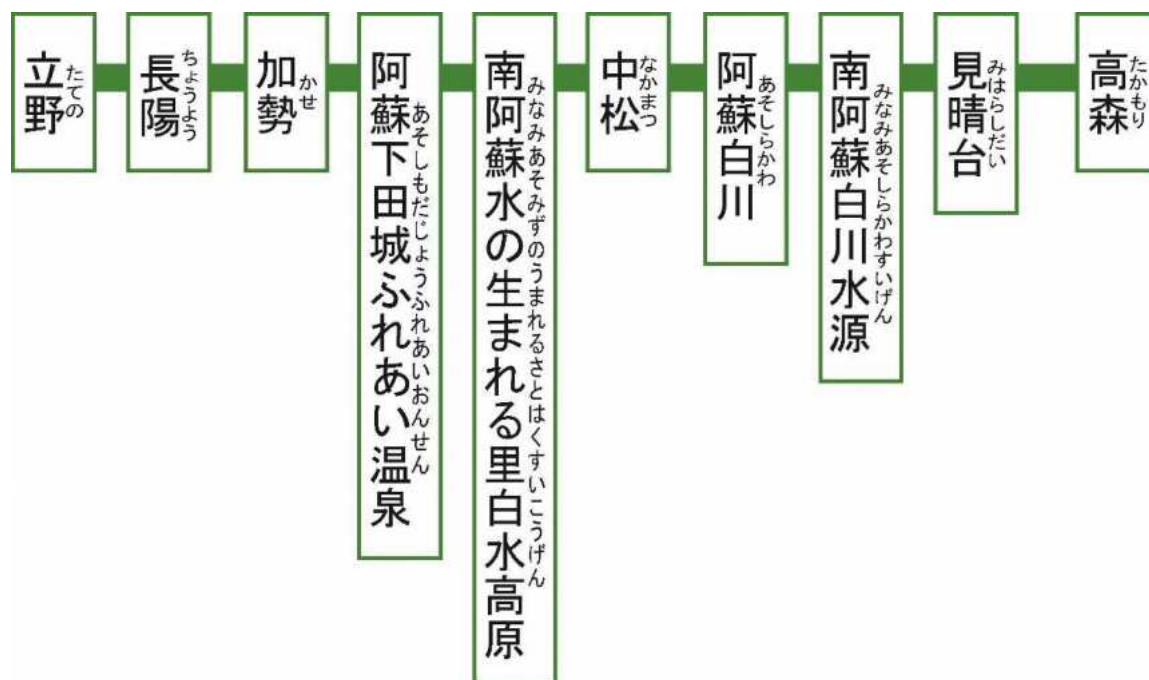


図 南阿蘇鉄道の路線

- 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

3-2 運転便数・ダイヤ

- 熊本地震前は、朝5時台の高森駅発から22時台の高森駅着まで概ね1時間に1本の間隔で運行しており、ほぼ全便が立野駅でJR豊肥本線と接続していた。
- また、運賃（片道）は高森～立野で480円、高森～肥後大津で730円、高森～阿蘇で850円、高森～熊本で1,220円であった。なお、通学定期（高校；1ヵ月）の高森～立野の割引率は55%であるのに対し、高森～立野と同程度のキロ程となる光の森～立野のJRの割引率は65%に相当するため、南鉄の割引率が10ポイント低い状況にあった。

※朝5:31の高森駅発の始発便で肥後大津駅に6:18着、阿蘇駅に6:46着、熊本駅に6:56着

※高森駅22:06着の最終便は、熊本20:35発、大津駅21:16発、阿蘇駅19:59発便で利用できた

JR 豊肥本線	下り	高森駅発																上り	行先
		高森	見晴台	白川水源	阿蘇白川	中松	白水高原	阿蘇下田	加勢	長陽	立野	大津	阿蘇	熊本	宮地	肥後大津	阿蘇		
南阿蘇鉄道（高森行）	高森駅発	5:03																立野駅	立野駅
	見晴台駅	5:14																立野駅	立野駅
	白川水源駅	5:26																立野駅	立野駅
	阿蘇白川駅	5:30																立野駅	立野駅
	中松駅	5:41																立野駅	立野駅
	白水高原駅	5:41																立野駅	立野駅
	阿蘇下田駅	5:41																立野駅	立野駅
	加勢駅	5:41																立野駅	立野駅
	長陽駅	5:41																立野駅	立野駅
	立野駅	5:41																立野駅	立野駅
	大津駅	5:41																立野駅	立野駅
	阿蘇駅	5:41																立野駅	立野駅
南阿蘇鉄道（立野行）	高森駅発	5:03																立野駅	立野駅
	見晴台駅	5:14																立野駅	立野駅
	白川水源駅	5:26																立野駅	立野駅
	阿蘇白川駅	5:30																立野駅	立野駅
	中松駅	5:41																立野駅	立野駅
	白水高原駅	5:41																立野駅	立野駅
	阿蘇下田駅	5:41																立野駅	立野駅
	加勢駅	5:41																立野駅	立野駅
	長陽駅	5:41																立野駅	立野駅
	立野駅	5:41																立野駅	立野駅
	大津駅	5:41																立野駅	立野駅
	阿蘇駅	5:41																立野駅	立野駅

・白川水源駅＝南阿蘇白川水源駅・白水高原＝南阿蘇水の生れる里白水高原駅・阿蘇下田＝阿蘇下田城ふれあい温泉駅・大津＝肥後大津駅・竹田＝豊後竹田駅
 注1 2列車～3列車は、土・日・休日及び平成28年3月26日～4月10日、7月16日～8月23日と冬休み期間は運休します。
 注2 8016列車・8017列車は、トロッキ列車が運転しない場合普通列車で運転します。南トロッキが運転する日は、連結して運転します。
 ※◆印はJR熊本駅発3時36分と7時08分、JR立野駅発6時57分と7時07分の列車は、土休日と平日では途中駅での着発時間が変わりますのでご注意ください。
 ※トロッキ列車は、指定席に空席がある場合に限り、乗車希望日10日前から前日までの9時～16時まで予約を承ります。

表 運賃表

<南阿蘇鉄道駅間>

高森	見晴台	白川水源	阿蘇白川	中松	白水高原	阿蘇下田	加勢	長陽	立野
170	見晴台								
210	170	白川水源							
240	210	170	阿蘇白川						
290	240	210	210	中松					
340	290	240	240	170	白水高原				
380	340	290	290	210	170	阿蘇下田			
380	380	340	290	240	210	170	加勢		
420	380	340	340	240	240	210	170	長陽	
480	480	450	420	380	340	290	240	240	立野

<南阿蘇鉄道とJR豊肥本線>

	高森	見晴台	白川水源	阿蘇白川	中松	白水高原	阿蘇下田	加勢	長陽
肥後大津	730	730	700	670	630	590	540	490	490
三尾木	850	850	820	790	750	710	660	610	610
武蔵野	880	880	850	820	780	740	690	640	640
水戸新水戸	1,040	1,040	1,010	980	940	900	850	800	800
南熊本	1,130	1,130	1,100	1,070	1,030	990	940	890	890
熊本	1,220	1,220	1,190	1,160	1,120	1,080	1,030	980	980

赤水	710	710	680	650	610	570	520	470	470
阿蘇	850	850	820	790	750	710	660	610	610
宮地	940	940	910	880	840	800	750	700	700

- 令和3年11月末時点では、中松～高森間で普通列車が3往復運転している。
- 3月20日～11月30日は土日祝日限定でトロッコ列車が4往復運行している。

南阿蘇鉄道時刻表(高森駅～中松駅間)

2021年3月20日～11月30日

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

平日ダイヤ				
南阿蘇鉄道 (中松行き)	列車番号	普通列車		
	駅名	B9004	B9006	B9010
	高森	10:30	11:45	14:45
	見晴台	10:34	11:49	14:49
	白川水源	10:39	11:54	14:54
	阿蘇白川	10:42	11:57	14:57
	中松	10:51	12:06	15:06
南阿蘇鉄道 (高森行き)	列車番号	普通列車		
	駅名	B9005	B9007	B9011
	中松	11:00	12:15	15:15
	阿蘇白川	11:10	12:25	15:25
	白川水源	11:13	12:28	15:28
	見晴台	11:18	12:33	15:33
	高森	11:25	12:40	15:40
◆ 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。 ◆ 3月20日～4月4日、4月24日～5月9日、 7月17日～8月29日、9月24日、11月22日は 土・日・祝日ダイヤで運行いたします。				

土・日・祝日ダイヤ						
南阿蘇鉄道 (中松行き)	列車番号	普通	トロッコ	トロッコ	トロッコ	トロッコ
	駅名	臨B8002	B8004 ゆうすげ2号	B8006 ゆうすげ4号	臨B8008 ゆうすげ6号	B8010 ゆうすげ8号
	高森	9:30	10:30	11:45	13:30	14:45
	見晴台	9:32	10:34	11:49	13:34	14:49
	白川水源	9:36	10:39	11:54	13:39	14:54
	阿蘇白川	9:38	10:42	11:57	13:42	14:57
	中松	9:43	10:51	12:06	13:51	15:06
南阿蘇鉄道 (高森行き)	列車番号	普通	トロッコ	トロッコ	トロッコ	トロッコ
	駅名	臨B8003	B8005 ゆうすげ2号	B8007 ゆうすげ4号	臨B8009 ゆうすげ6号	B8011 ゆうすげ8号
	中松	9:50	11:00	12:15	14:00	15:15
	阿蘇白川	9:56	11:10	12:25	14:10	15:25
	白川水源	9:58	11:13	12:28	14:13	15:28
	見晴台	10:02	11:18	12:33	14:18	15:33
	高森	10:06	11:25	12:40	14:25	15:40
◆ トロッコ列車ゆうすげ号は土・日・祝日等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。 ◆ 3月20日～4月4日、4月24日～5月9日、7月17日～8月29日、9月24日、11月22日は、土・日・祝日ダイヤで運行いたします。 ◆ 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、事前予約又は、当日高森駅で発売します。高森駅以外では、到着した車掌より購入となります。 ◆ トロッコ列車の空席情報など詳しくは高森駅へ(0967-62-0058 8:30～17:00)お問い合わせください。						

運賃表

高森	()は子供運賃			
180 (90)	見晴台			
210 (110)	180 (90)	白川水源		
240 (120)	210 (110)	180 (90)	阿蘇白川	
290 (150)	240 (120)	210 (110)	210 (110)	中松

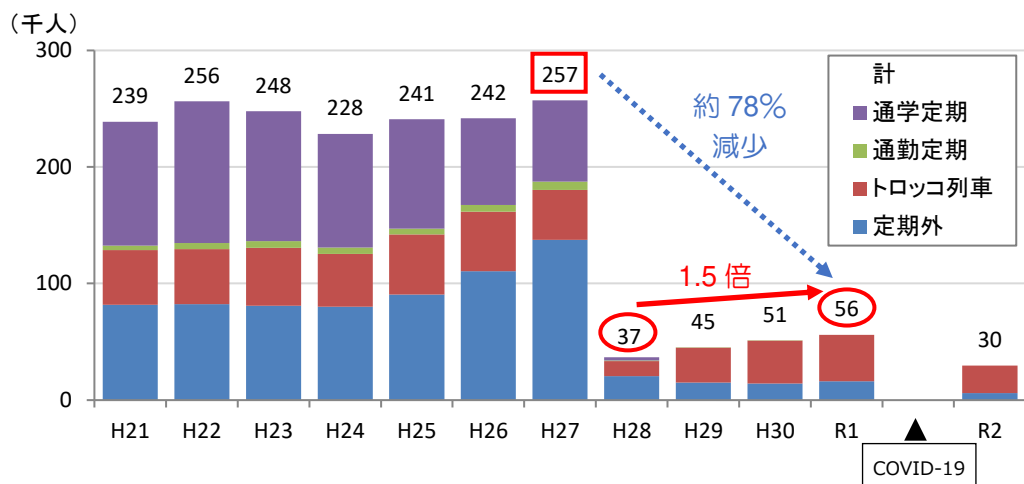
<トロッコ列車乗車券販売方法>

- 販売方法
当日9時30分より先着順で高森駅で切符を販売いたします。※高森駅以外の駅では、列車の車掌より購入となります。
- 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820円 小人510円
(片道) 大人510円 小人310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。

3-3 輸送人員と収支状況

●南阿蘇鉄道の利用状況・経営状況について、震災のあったH28年度とR元年度を比較すると、輸送人員は1.5倍、輸送収入は2倍になっているものの、近年で最も利用が多かったH27年度とR元年度を比べると、輸送人員は約78%、輸送収入は約74%減少している。

■輸送人員



■輸送収入

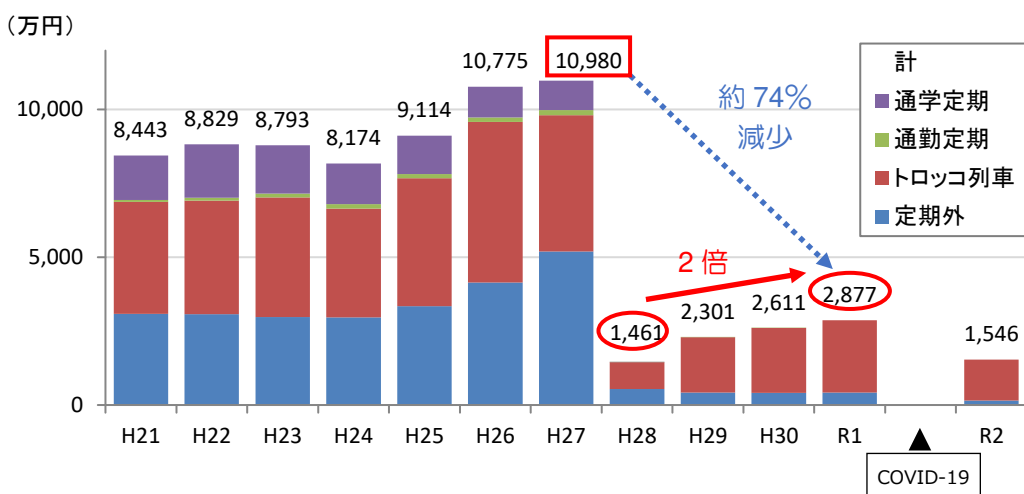


図 南阿蘇鉄道の利用状況・経営状況

資料：南阿蘇鉄道

※COVID-19とは「新型コロナウイルス感染症」のこと

- 平成 27 年度の輸送人員のうち、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「トロッキ列車」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。

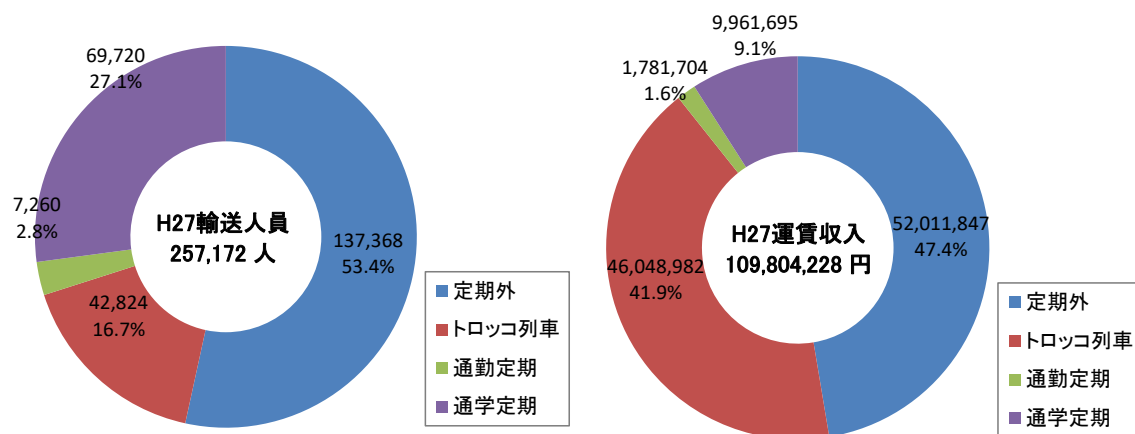


図 平成 27 年度の輸送人員と運賃収入の構造

- 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、営業収支率は増加傾向にあり、80～90%台を維持していた。
- 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 21.5% に落ちこんだ。平成 30 年度以降は災害復旧費が計上されたこともあり、収支率は 10% に満たない状況となっている。

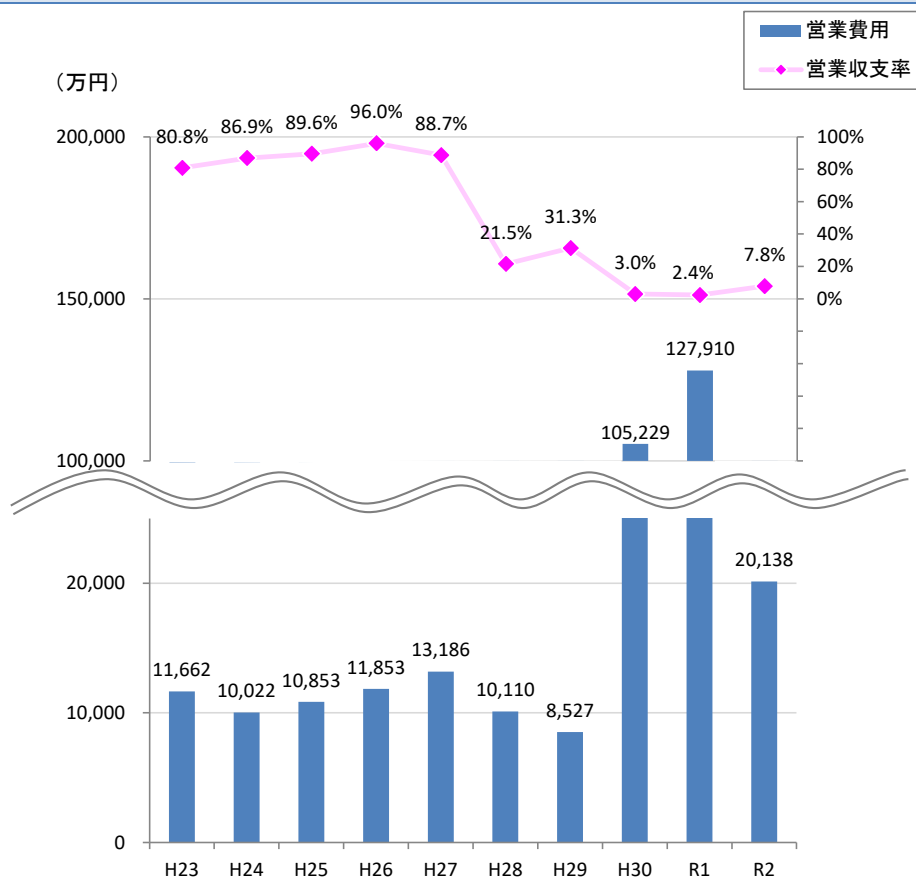


図 営業費用と営業収支率の推移

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。
- 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。

＜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	15台 20台	無し	-	-
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いの実施 ・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 ・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 ・ベビーシート	15台 10台	駅cafe倶楽部伽羅 * 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	-	・麒麟『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 ・フランクシーの設置

＜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

- 平成 29 年度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。

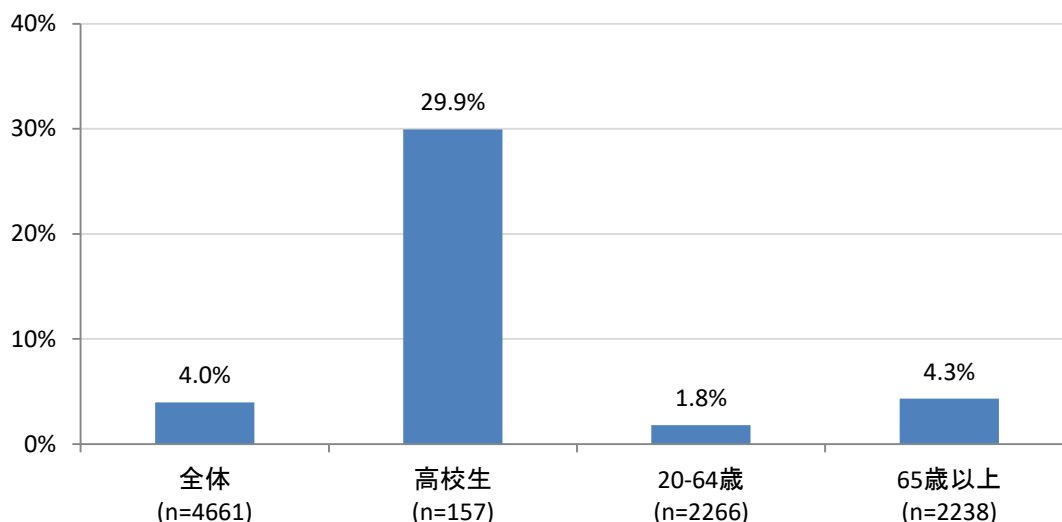
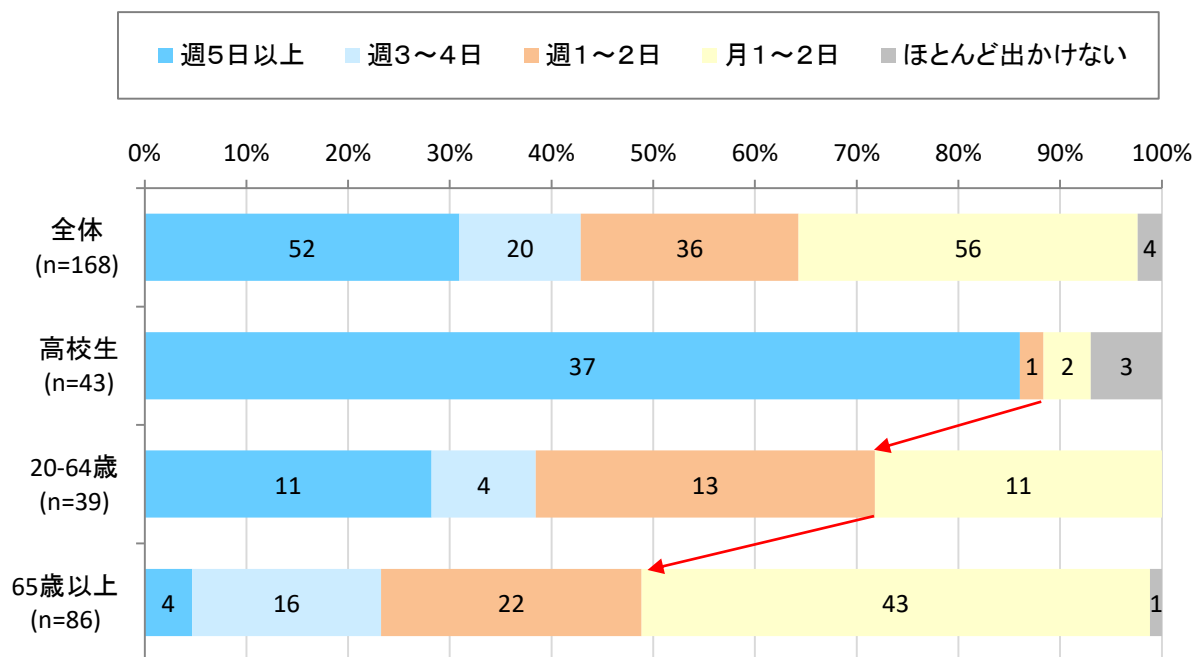


図 南阿蘇地域住民の南鉄利用割合

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。

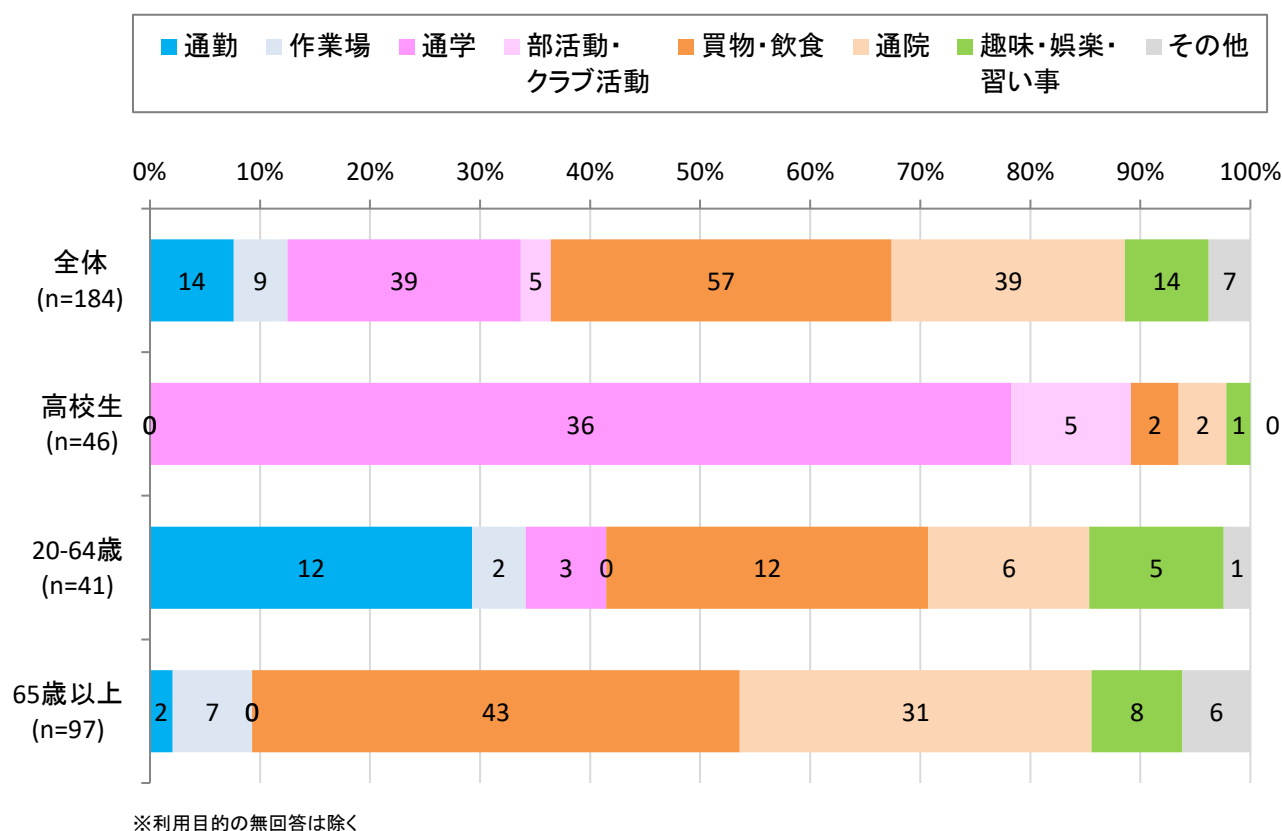


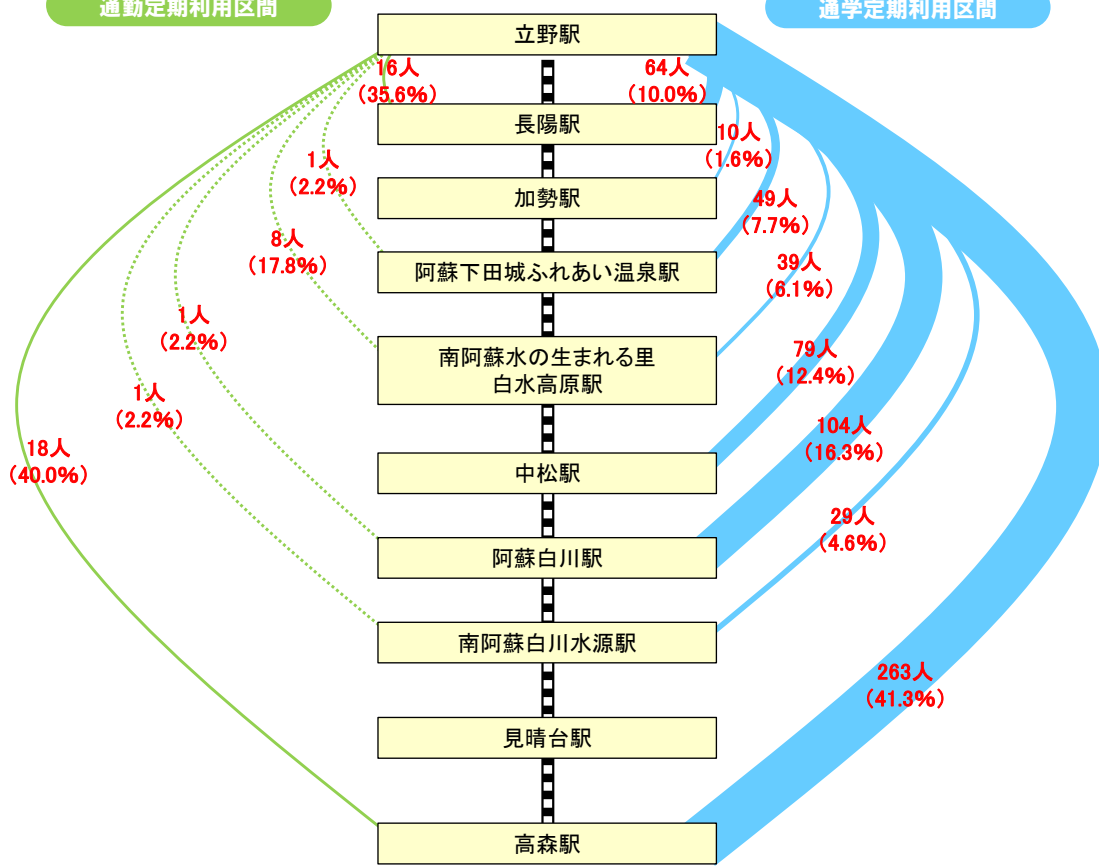
図 南鉄利用者の利用目的

- 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。

■平成27年3～6月

通勤定期利用区間

通学定期利用区間



■平成29年3～6月

通勤定期利用区間

通学定期利用区間

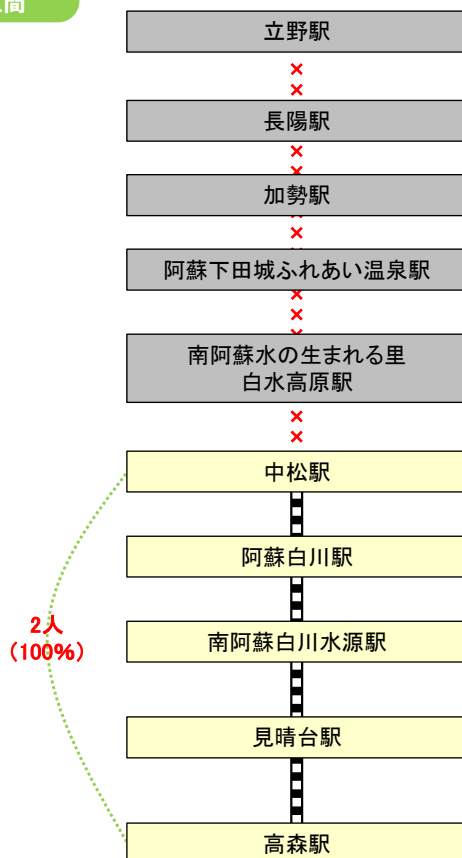


図 地震前後の定期券利用者の申請区間

【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”というだけではなく、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。

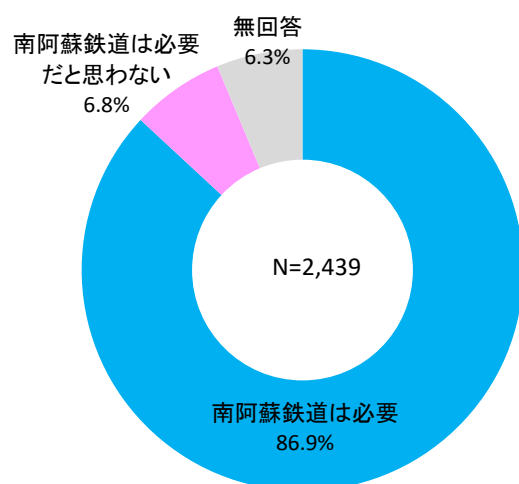


図 地域住民にとっての南阿蘇鉄道の必要性

参考：平成 29 年南阿蘇地域全世帯アンケート

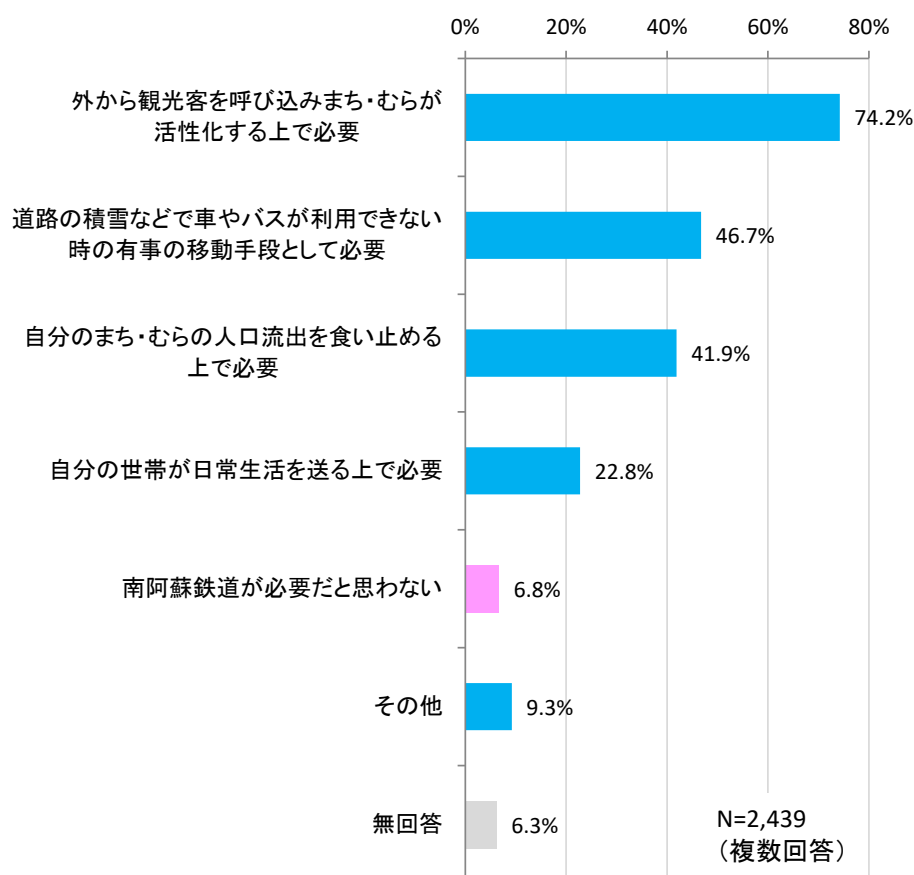


図 地域住民が南阿蘇鉄道を必要だと考える理由

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（R3）をみると、1月に4℃以下となる。また、南阿蘇村、高森町ともに1月から2月にかけて、最低気温が-5℃以下となる。
- 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（R3）

〈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 (℃)	18	17.7	22	25.3	28.4	31	32.5	31.4	29.7	28.9	20.3	
平均気温 (℃)	2.5	5.6	10.2	12.6	16.8	20.5	23.6	23.6	21.9	16.6	9.2	
最低気温 (℃)	-9.8	-7.3	-1	0.2	2.1	10.9	17.2	18.1	14.8	3.9	-1.1	
降水量 (mm)	29	83.5	101.5	93.5	567.5	158	284.5	690.5	104	13.5	104	

〈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 (℃)	18.8	18.2	23.1	26.7	29.7	32.1	33.6	32.4	30.1	30.7	21.1	
平均気温 (℃)	3.4	6.7	10.8	13.3	17.7	21.4	24.6	24.3	22.6	16.8	9.4	
最低気温 (℃)	-10	-5.5	-1.9	-0.2	1.8	11.4	16.5	17.9	12.7	2.5	-2.5	
降水量 (mm)	36.5	117.5	142	110.5	691	182.5	347	1094.5	143.5	21	167	

資料：国土交通省気象庁ホームページ



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。

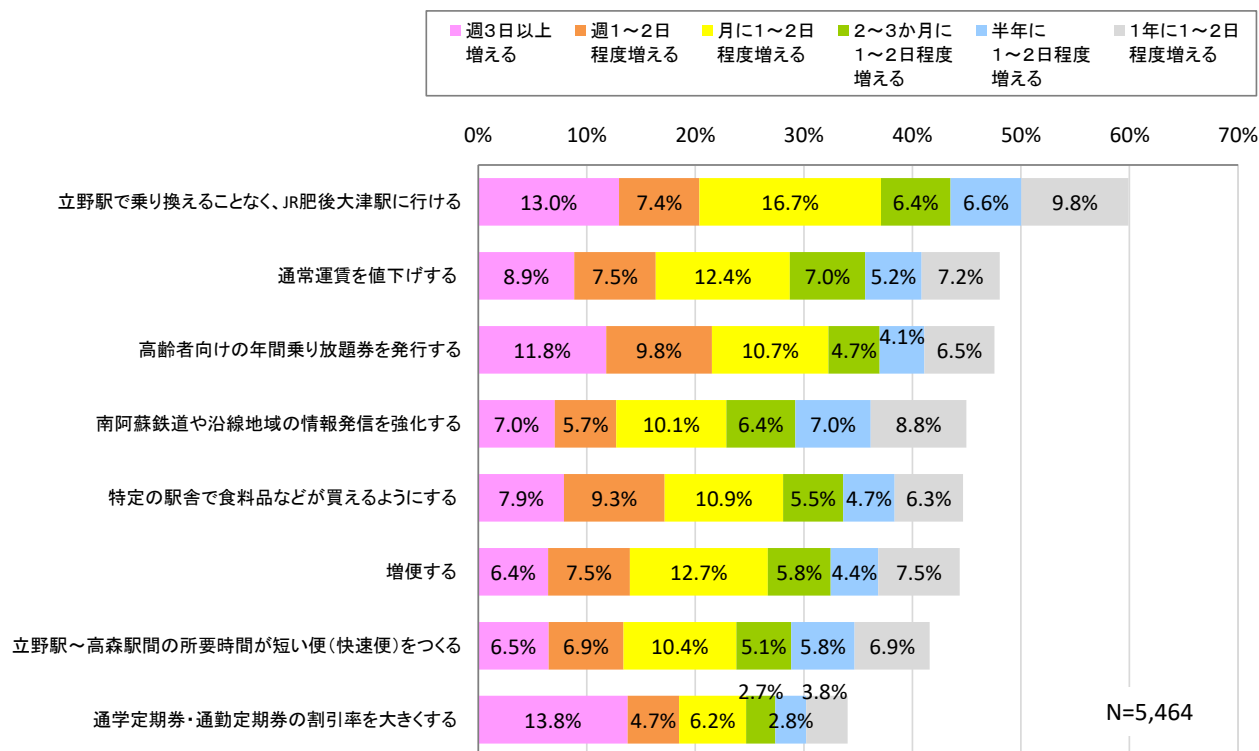
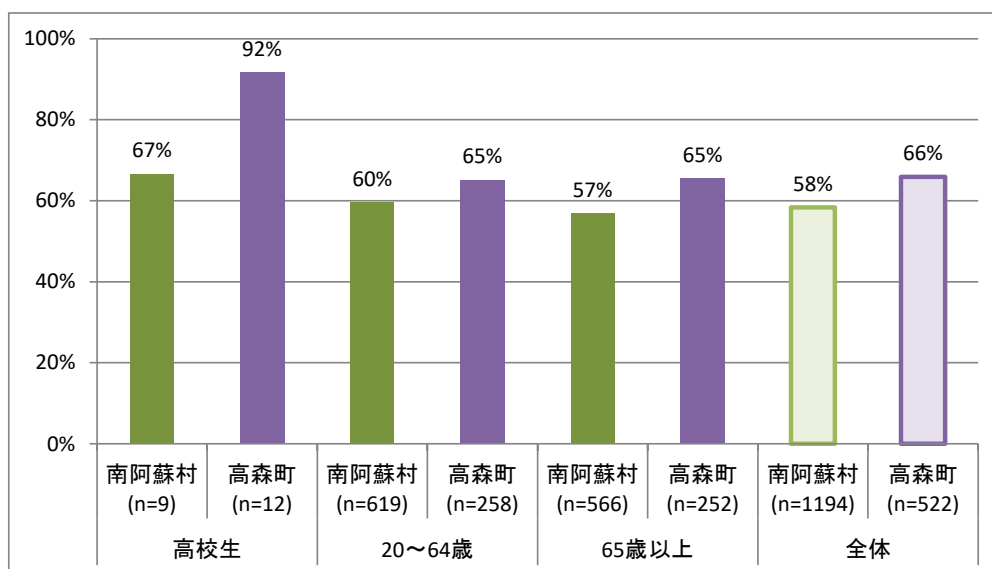


図 南阿蘇鉄道の利用促進策実施による南鉄利用増加意図

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

- 平成 29 年度実施した、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。

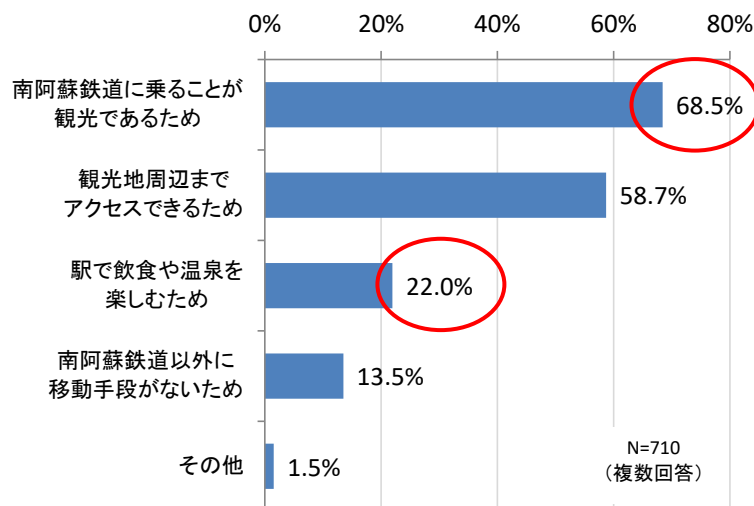


図 南鉄を利用した理由

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）

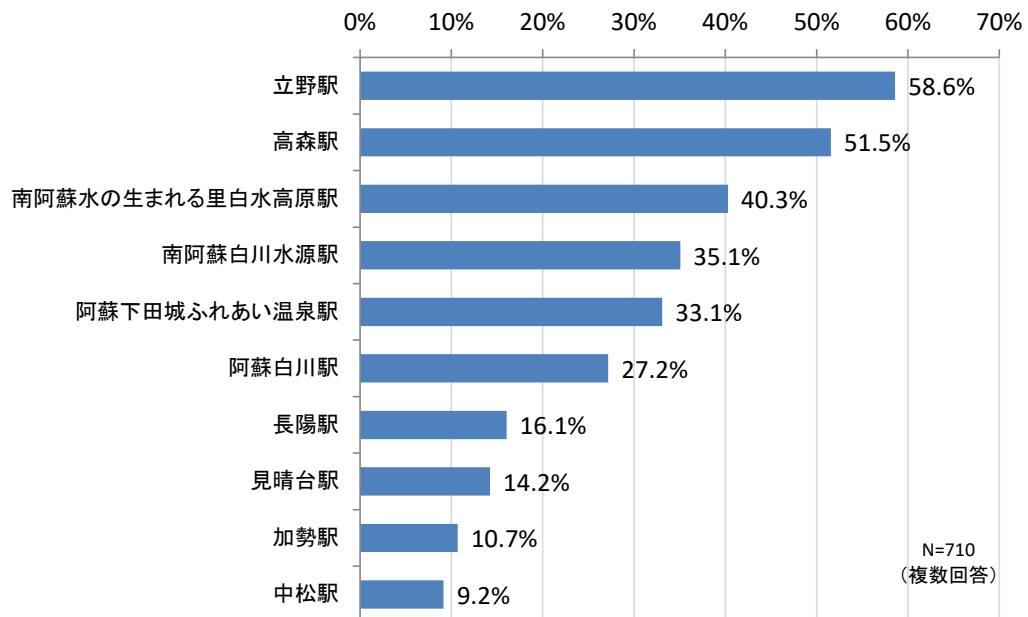


図 観光目的で利用したことがある駅

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。

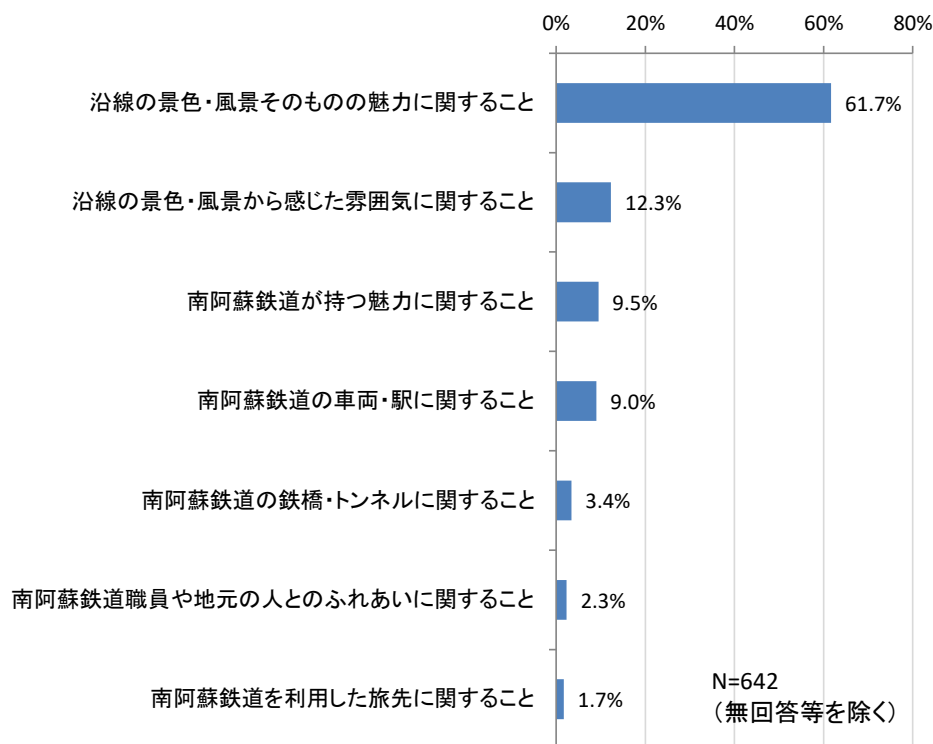


図 南阿蘇鉄道を利用して特に印象に残っていること

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。

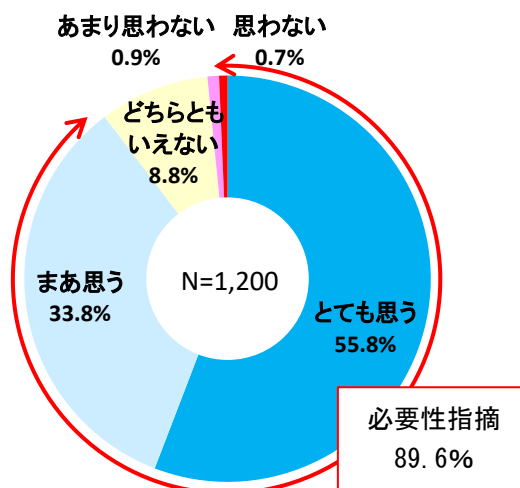


図 南阿蘇地域の観光における「南阿蘇鉄道」の必要性

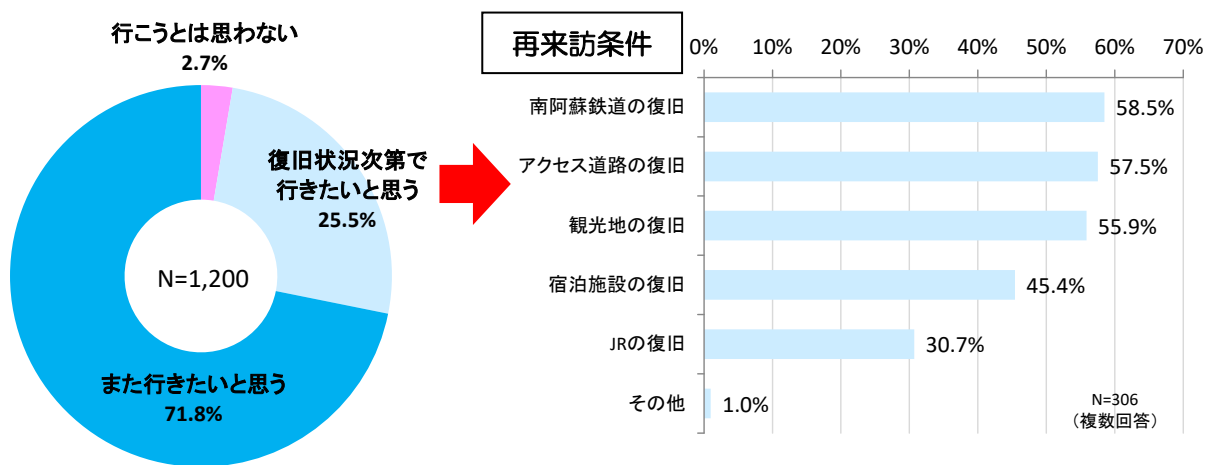


図 熊本地震前に南阿蘇地域に観光に来たことがある関東圏・関西圏の住民の再来訪意向等

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%

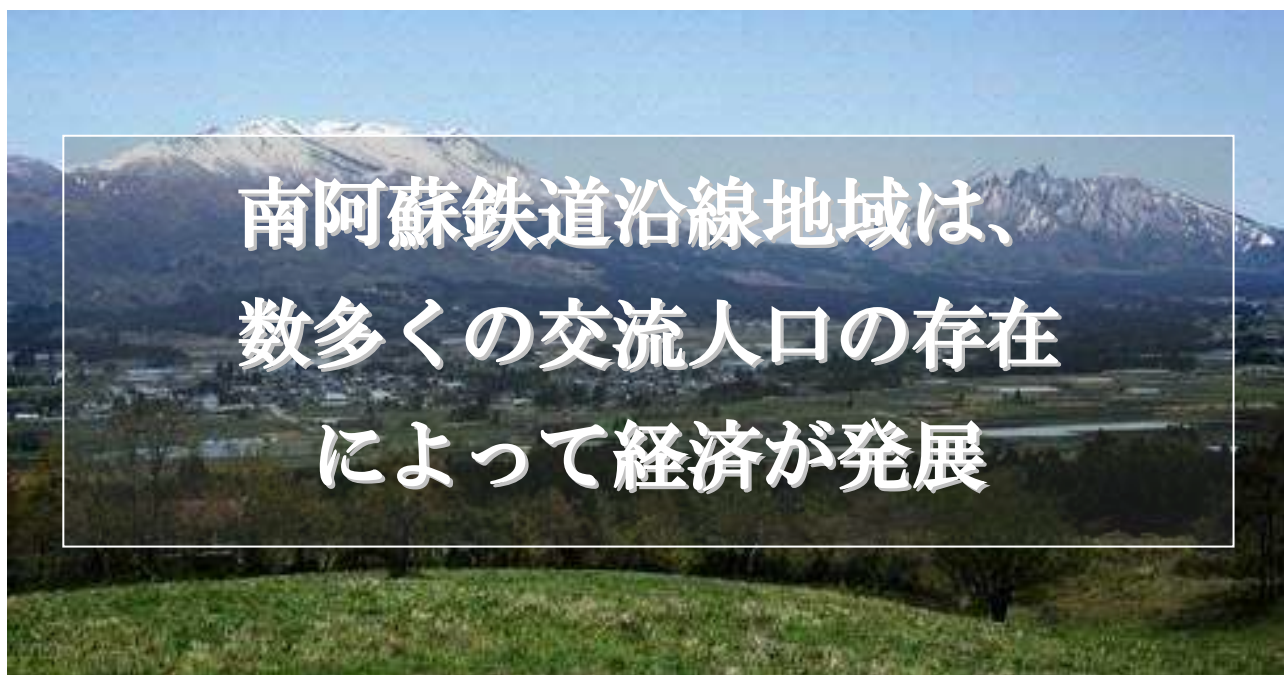
※参考：平成 29 年鉄道・バス利用者ヒアリング調査結果

（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 20～25
- 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 20～25、P 46～53

＜地震後（現在）の南阿蘇鉄道沿線地域の状況＞



➤ 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 18
- 地域産業構造の崩壊⇒主な該当ページ：P 19

➤ 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 20～25
- 地域公共交通の基軸の損失⇒主な該当ページ：P 26～41

➤ 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 42～43
- 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 46～49
- 観光客にとって地域の魅力低下⇒主な該当ページ：P 52～55

4. これまでの地域公共交通政策の評価

4-1 平成30年度から現在まで実施してきた取組等

● 網計画に則り、すべての取組を着実に実施している状況にある。

表 網計画期間中の実施事業

基本方針	取組	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
【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	南阿蘇鉄道災害復旧支援事業 ←			→
	鉄道事業再構築事業の実施	鉄道事業再構築実施計画作成に向けた協議 ←	鉄道業務に係る地域おこし協力隊による支援 ←	→	網形成計画の達成状況評価の実施・改訂、鉄道事業再構築実施計画作成 ← 新法人「南阿蘇鉄道管理機構(仮称)」設立 →
【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	ゆるっとバス ←			→
	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	南阿蘇鉄道復興友好駅伝大会 ←			→
		特色あるイベント列車の運行 ←			→
【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	まちづくり戦略における役割の明確化に向けた協議の実施 ←			→
	各公共交通機関の連携の強化	南鉄とJR豊肥本線との接続強化による効果検討調査業務 ←			→
	バス・乗合タクシーに関するリソース(車、運転手)の効率化	重複路線の解消とUDタクシー導入に向けた協議 ←			→
	高齢者世帯の分布等に配慮した交通手段の確保	既存サービスの拡充若しくは新規サービス導入に向けた検討 ←			→
【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作用の強化	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)	駅関連WiFi整備事業 ←			
		冠出踏切拡幅工事委託料 ←			
		白水高原駅屋根改修工事 ←	白水高原駅屋根改修工事 ←		
		中松駅前公衆トイレ改築工事 ←		中松駅改修工事 ←	
		高森駅周辺再開発グランドデザイン業務委託 ←	高森駅周辺再開発実施設計委託料 ←		
		立野駅周辺整備事業 ←			
					阿蘇白川駅駐車場改修工事 ←

基本方針	取組	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
【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作用の強化	地域住民の集いの場としての駅の利活用の推進	駅舎関係者、地域と連携した利活用の取組み ←			→
	駅における各公共交通機関の結節強化	【再掲】冠出踏切拡幅工事委託料 ←			
		【再掲】白水高原駅屋根改修工事 ←	→		
		【再掲】立野駅周辺整備事業 ←			→
【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	新アクセスルートの検討・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	【再掲】南鉄とJR豊肥本線との接続強化による効果検討調査業務 ←			→
	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	南阿蘇鉄道新駅整備効果検討業務委託 ←			→
		【再掲】特色あるイベント列車の運行 ←		南阿蘇鉄道トロコ列車 オンライン予約システムの導入 ←	→
【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	南鉄沿線地域公共交通活性化協議会負担金 ←			→
		広報誌やケーブルTVを活用した、公共交通に関する情報発信 ←			→
	利用促進策の検討・実施	南鉄イベント関連情報の効率的な発信 ←			→
		フェイスブック等のSNSやホームページ等での情報発信 ←			→
	需要創出策の検討・実施	【再掲】特色あるイベント列車の運行 ←			→
		南阿蘇鉄道復興イベント（賑わい事業） ←			→
		南阿蘇鉄道復旧支援対策実行委員会補助金 ←			→

表 駅舎関係者による取組

〈令和元年度〉51回/年 開催

高森駅	・天然プラネタリウム列車（7～8月） ・風鎮祭に併せて、にわか花火観覧ツアー（7～8月） ・びちびちちゃぶちゃぶ列車 or セタ列車（7～8月） ・洗車体験（7～8月） ・南鉄復旧記念イベント（10月） ・ハロウィン列車（10月） ・洗車体験（10月） ・クリスマス列車（12月） ・初詣列車（1月） ・卒業列車（3月）
南阿蘇白川水源駅	・白川水源駅祭（7月）
阿蘇白川駅	・展示会（毎月） ・コンサート（年2～3回）
中松駅	・地域の皆さんと美化作業（ケーキとコーヒー差し入れ）（6月・9月） ・ひまわり列車お出迎え&デザート用意（7月） ・クリスマス列車お出迎え（12月） ・小さな駅の小さなクリスマス（12月） ・持ち寄りおせちシェアの会（12月） ・バレンタインイルミネーション（2月） ・熊本知事選挙割プリン（3月）
南阿蘇水の 生まれる里 白水高原駅	・サンドアートライブパフォーマンスとホテル見会（6月） ・南鉄応援団とおたがいさま食堂「南鉄食堂」（8月） ・本屋真夜中（8月） ・『街明りとしての本屋』著者来店記念おでん会（10月） ・『彼岸の図書館』著者トークショー（11月） ・書初め大会（1月） ・バレンタインイルミネーション（2月）
長陽駅	・チェントミリアカミツエ 車イベント（4月） ・駅ライブ（5月） ・未来の大切な人に手紙を出そう（6月） ・七夕飾りと願い事募集（7月） ・駅ポスト名前募集（8月） ・出張かき氷 長陽保育園（8月） ・南阿蘇鉄道復興モニターツアー（9月） ・南阿蘇大復旧祭（10月） ・長陽駅前どんどこや（1月） ・駅イルミネーション（2月） ・MINIDAYin 南阿蘇 車イベント（2月）

〈令和2年度〉27回/年 開催

高森駅	・フランキー像除幕式（11月）
阿蘇白川駅	・展示会（毎月） ・コンサート（年2～3回）
中松駅	・オリジナルヒーローが接客（4月） ・域の皆さんと美化作業（ケーキとコーヒー差し入れ）（6月・9月） ・車掌コスプレイヤーが列車の見送り（8月） ・阿蘇白川駅カレーフェス参加（11月） ・車掌コスプレイベント（12月） ・遅れてきたクリスマス会（12月） ・持ち寄りおせちシェアの会（12月） ・車掌コスプレによるトロッコ列車出迎え（3月）
南阿蘇水の 生まれる里 白水高原駅	・本屋真夜中オンライン（9月） ・本屋喫茶去トーク（11月） ・書初め大会（1月）

4-2 計画の検証・評価

- 平成30年3月に本計画において定めた事業は全事業とも着実に実施している中で、8つの評価指標をみると、3指標で目標達成し、5指標で目標未達成の結果となった。ただし、目標未達成の指標のうち3指標では現況値以上となっており、着実に事業の効果がみられた。
- 各指標と紐づく目標の結果をみると、目標【南阿蘇鉄道の創造的復興】については、観光入込客数に占める南鉄利用者の割合は目標値を達成している一方で、南鉄の年間営業収入・年間輸送人員においては、事業の効果が着実に顕在化している。
- 目標【地域住民の生活を支える公共交通網の形成】については、公共交通空白地の総人口割合も、公共交通の住民利用者数も目標未達成。
- 目標【基幹産業を支える公共交通網の形成】、【南鉄・公共交通網を持続可能なものにするための地域体制の構築】については、観光入込客数こそ目標未達成だが、観光客に占める公共交通利用者の割合や南鉄を活用した地域の取組数は目標達成。
- このような中、コロナ禍による外出抑制等に伴う人流減少、国際的往来抑制等に伴うインバウンド消失等により、評価指標にも大きな影響を与えた。
- 平成30年3月に定めた8つの評価指標については、当初定めた通りの目標値を達成できるよう各種取組みを引続き実施する。特に、第1期目標値を達成出来ていない指標については、取組内容を強化する。

表 評価指標の中間評価結果

計画目標	評価指標	現況値	目標値 (第1期)	中間評価	
				中間評価の数値	結果
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	2,877万円 (R1)	B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)
	年間輸送人員	36,670人 (H28)	7.5万人以上	55,875人 (R1)	B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)
	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	1.3% (R1)	A評価 (目標達成)
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%	5.2%	B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)
	公共交通の住民利用者数(ゆづりバスと高森町民バスの1便あたり利用者数)	8路線中7路線が2人/便以上 1.3~11.3人/便 (H29)	2人/便以上 (全路線で)	9路線中7路線が2人/便以上 (0.5~5.9/便) (R3)	C評価 (目標未達成かつ現況値未満)
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	422万人 (R1)	B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)
	観光客に占める公共交通利用者の割合	1.2% (H29)	1.2%以上	2.2%	A評価 (目標達成)
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	27回/年(R2)	A評価 (目標達成)
	南鉄の必要性を感じる住民の割合	86.9% (H29)	90%以上	今年度未計測	

表 特定の評価指標にみる新型コロナウイルス感染症が指標に与えた影響

計画目標	評価指標	現況値	目標値 (第1期)	各指標の数値の変化		
				H30	R1	R2
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	2,611万円 B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)	2,877万円 B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)	1,546万円 B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)
	年間輸送人員	36,670人 (H28)	7.5万人以上	50,953人 B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)	55,875人 B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)	29,553人 C評価 (目標未達成かつ現況値未満)
	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	1.1% B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)	1.3% A評価 (目標達成)	0.82% C評価 (目標未達成かつ現況値未満)
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	452万人 B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)	422万人 B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)	358.8万人 B評価 (目標未達成だが、現況値以上であり、事業の効果が着実に顕在化している)

▲COVID-19

4-3 新型コロナウイルス感染症の影響

●九州運輸局によると、九州全体の令和2年度の輸送実績について、上半期は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大による移動の自粛の影響から大きく減少し、下半期は、Go Toトラベル事業※の実施や感染状況の一時的な落ち着き等もあり、回復傾向がみられたものの、1月に緊急事態宣言が発令されると再び減少に転じたことが分かっている。

●特に、バス事業、タクシー事業は、新型コロナウイルス感染症による移動の自粛や飲食店の時短営業の影響を大きく受け、前年の7割程度にとどまっている。

●なお、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う移動自粛の影響は現在も続いているため、令和3年度も引き続き厳しい状況が続いている。

※Go Toトラベル事業とは、新型コロナウイルス感染症の影響で失われた旅行需要の回復や観光業界と地域の活性化を図ることを目的とした事業

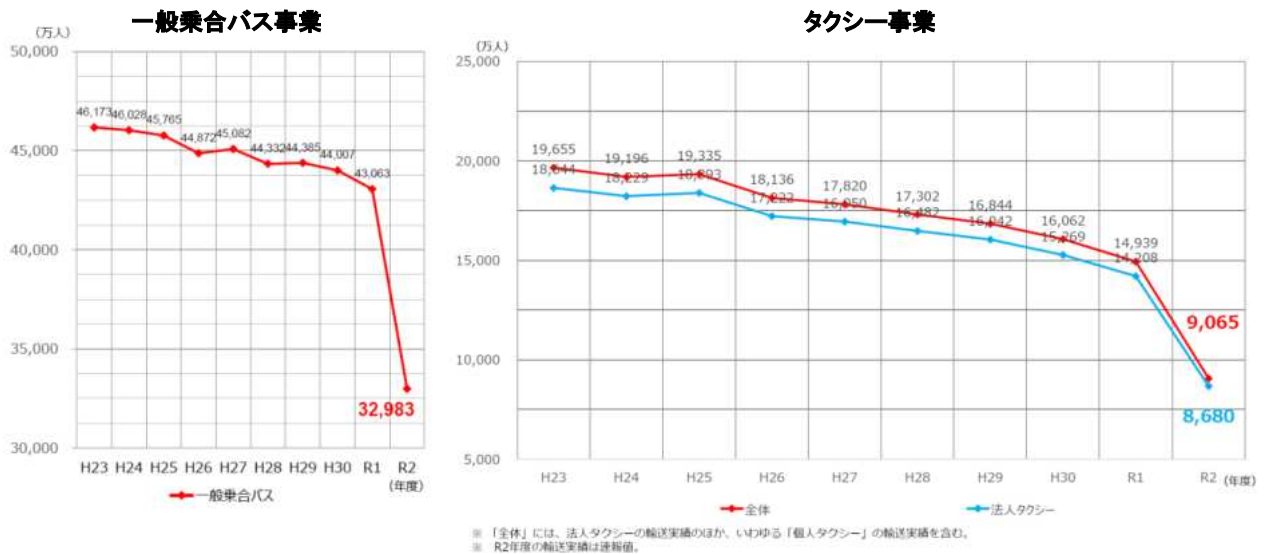
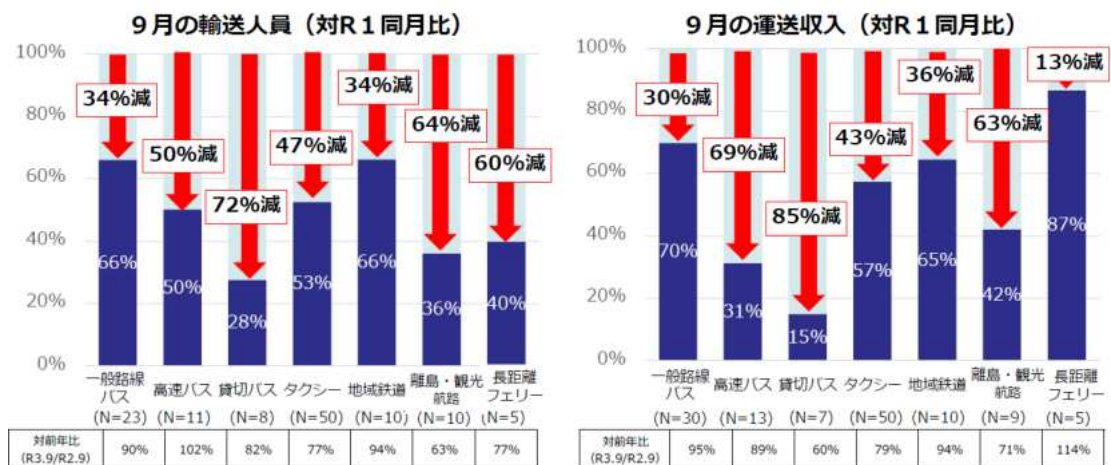


図 九州のバス事業・タクシー事業の輸送実績

資料：「各交通モードの年度別輸送実績」（九州運輸局、R3年8月）



※ 対象期間は、令和3年9月1日～9月30日（貸切バスの輸送人員のみ、同期の実乗率の対R1年比）。

※ 減少率は、回答のあった事業者の輸送人員・運送収入を足し上げて比較した業界全体の値。Nは、回答のあった事業者数。

※ 地域鉄道とは、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のこと（JR九州、西日本鉄道等は含まれない）。

図 コロナによる公共交通事業者への影響（九州運輸局管内）

出典：「新型コロナウイルス感染症による九州の公共交通事業者・観光事業者への影響（令和3年9月分までの実績）」
（九州運輸局、R3年11月）

4-4 社会情勢の変化

4-4-1 持続可能な開発目標 S D G S

- 持続可能な開発目標（SDGs）とは、平成 28 年から令和 12 年までの 15 年間で貧困や不平等・格差、気候変動、資源枯渇、自然破壊などの様々な世界的問題を根本的に解決し、持続可能で「誰一人取り残さない」社会の実現をめざすため、国連サミットで採択された世界共通の 17 の目標である。
- 2町村ともに、この「SDGs」を積極的に掲げ、地方創生の原動力とすることとしている。

公共交通計画の関連部分

1 貧困をなくそう	あらゆる場所のあらゆる形態の貧困を終わらせる	10 各国内及び各国間の不平等を是正する	
2 飢餓を終わらせ、食糧安全保障及び栄養改善を実施し、持続可能な農業を促進する		11 包摂的で安全かつ強韧で持続可能な都市及び人間居住を実現する	
3 質の高い健康と長寿を達成する	あらゆる年齢のすべての人々の健康的な生活を確保し、福祉を促進する	12 持続可能な生産消費形態を確保する	
4 質の高い教育をみんなに	全ての人に包括的かつ公正な質の高い教育を確保し、生涯学習の機会を促進する	13 気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる	
5 ジェンダー平等を達成し、すべての女性及び女児の能力強化を行う		14 持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する	
6 安全な水と衛生をみんなに	全ての人々の水と衛生の利用可能と持続可能な管理を確保する	15 陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処並びに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する	
7 持続可能なエネルギーをみんなに	全ての人々の、安価かつ信頼できる持続可能な近代的エネルギーへのアクセスを確保する	16 平和と公正をすべての人に	
8 働きがいも経済成長も	包摂的かつ持続可能な経済成長及び全ての人々の安全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用を促進する	17 持続可能な開発のための実施手段を強化し、グローバル・パートナーシップを活性化する	
9 強靱なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る			

—	2町村共有
—	南阿蘇村
—	高森町

4-4-2 カーボンニュートラル

- 令和 2 年 10 月、政府は令和 32 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、カーボンニュートラルを目指すことを宣言した。
- 「排出を全体としてゼロ」というのは、二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」（人為的なもの）から、植林、森林管理などによる「吸収量」（人為的なもの）を差し引いて、合計を実質的にゼロにすることを意味している。
- 将来の世代も安心して暮らせる、持続可能な経済社会をつくるため、カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現に向けて、取り組む必要がある。

※カーボンニュートラルとは、温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させること。

4-4-3 国が描く「豊かな未来」の姿

- 「新型コロナウイルス感染症の感染拡大」及び「災害の激甚化・頻発化」といった危機による変化と課題への対応方向として、国土交通省では「豊かな未来」の姿を示している。
- 具体的には、①持続可能で暮らしやすい社会、②災害からいのちと暮らしが守られる社会、③一人一人が望む生き方を実現できる社会、④成長が持続しゆとりを得られる社会、⑤地球環境の保全に貢献する社会が示されている。
- 特に、①持続可能で暮らしやすい社会については、「多核連携型の国土」、「生活サービスが持続する社会」、「人の賑わいがある社会」、「いのちと暮らしが守られる社会」の4つの特徴を兼ね備えた社会とされている。また、③一人一人が望む生き方を実現できる社会については、「自由な働き方が可能な社会」、「多様なニーズを満たす社会」、「真の共生社会」、「対流・交流活発化社会」という4つの特徴を兼ね備えた社会とされている。
- このような社会的な潮流や先端技術の有効活用などを意識しつつ、本地域のまちづくりにも合致した豊かな未来を「移動の面」「公共交通の面」から考えていく必要がある。

豊かな未来の姿（一部を抽出）		具体的な社会等	主なキーワード
社会の存続基盤の持続可能性確保 災害リスクの増大や老化インフラの増加への対応 多様化への対応	持続可能で暮らしやすい社会 	多核連携型の国土	- コンパクト・プラス・ネットワークの推進 - 地域内・地域外がネットワーク化 - テレワークや二地域居住など新しい働き方、住まい方 等
		生活サービスが持続する社会	- 医療、福祉、買物、物流など生活に必要な機能・サービスがDX等より高度化 - それらがコンパクトに配置され、アクセスのためのネットワーク整備 等
		人の賑わいがある社会	- 生活圏内において一定の人口規模が維持 「居心地が良く歩きたくなる」まちなかつくり - 新たな旅のスタイルの普及 等
		いのちと暮らしが守られる社会	多様な主体の総力でハード・ソフト両面による防災力維持
地球温暖化対策の推進 DXの推進等による成長の実現 地球温暖化対策の推進	一人一人が望む生き方を実現できる社会 	自由な働き方が可能な社会	- テレワーク拠点の整備 - ワーケーション、レジャーの普及 - 家事・育児・介護と仕事の両立した働き方、住みたい場所に住みつつリモートで仕事する働き方、仕事と旅行・レジャーを並行できる働き方 等
		多様なニーズを満たす社会	- MaaSの普及により行きたい場所に簡単に移動 - 長期滞在型の観光コンテンツの造成 - 多様なニーズ、生活様式等に合致した商品・サービスの提供 等
		真の共生社会	- 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化 「心のバリアフリー」の強化 等
		対流・交流活発化社会	「居心地が良く歩きたくなる」まちなかつくり - 国内外・地域内外の人々の対流・交流活発化

出典：国土交通白書 2021

5. 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

5-1 南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略

5-1-1 高森町の上位・関連計画

高森町総合計画	■計画期間：H27～R4（後期基本計画：R1～R4） ■基本目標 ・将来の子どもたちに誇れるまちづくり ■交通関連施策 ○観光立町を実現するための「町づくり」 ・くまもとアートポリスプロジェクトによる、定住、観光、防災の拠点となる「南阿蘇鉄道高森駅周辺再開発」の実施 ・住民、国内外の観光客、他利用者ニーズに応じたわかりやすい玄関口としての「新高森駅周辺」整備 ・湧水トンネル公園周辺における南阿蘇鉄道新駅の設置と住民提案型による高森湧水トンネル公園リニューアルによる白川水源等周辺観光地等と連携した南郷谷広域観光の推進 ・観光施設整備事業補助金制度の新設による町内観光スポットの受入環境整備の実施 ・高齢者、障がい者等の配慮を要する観光旅行者及び来町者に優しい来町手段の整備 ・高森駅が交通結節拠点としてユニバーサルデザインで整備・機能強化され、他公共交通機関との連携による、二次公共交通機関の充実
第2期高森まち・ひと・しごと創生総合戦略	■計画期間：R2～R6 ■基本目標 ・将来の担い手となる子供たちに誇れる高森町 ・政策5原則：1. 自立性 2. 将来性 3. 地域性 4. 総合性 5. 結果重視 ■交通関連施策 ○ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる ・高齢者の運転免許証返納や山間部地域等の日常生活機能の格差解消のため、熊本地震により被災した南阿蘇鉄道の全線運行再開を目途に、高森駅周辺再開発事業による環境整備等により、二次交通を含めた公共交通網形成の充実を図る ・南阿蘇鉄道の全線運行再開を見据えて、始発・終着駅である「高森駅」を本町の観光の玄関口及び関係人口の交流・防災及び駅からの二次交通機能を含めた拠点として整備することで、観光・コミュニティ・二次交通のワンストップ化を図る

高森町 復旧・復興 計画	■計画期間：H29～ ■基本目標 ・地震前よりも発展した高森町への復興 ・「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 ・行政区域にとらわれず、同じ課題に直面している近隣町村等と積極的に連携 ■交通関連施策 ○「生活」の復旧・復興 ・南阿蘇鉄道の全線復旧に向けた「全線復旧祈念祭」「枕木オーナー募集」「南阿蘇鉄道沿線復興クイズ&チェックインラリー」等の様々な取り組み ・熊本市方面等に通学する学生を対象とした通学バスの運行 ・高森町の魅力やアクセス方法等の情報発信を行い、本町への観光のきっかけづくり ○「観光」の復旧・復興 ・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
第2期 高森町 観光立町 推進計画	■計画期間：R2～R6 ■基本目標 ・住民がたのしく暮らし、おもてなしをする観光まちづくり ・観光旅行者・移住・定住・民間企業に選ばれる町づくりを目指し、「効果的・集中的投資」を選択しながら実現する ・観光立町を実現するための町づくりを行う ■交通関連施策 ○新たな観光地・観光資源の創出形成 ・観光客が来訪しやすい利便性の高い交通手段の整備 ・南阿蘇鉄道高森駅からJ R豊肥線への直接乗入れによる観光客・通勤・通学・高齢者が乗り換えなしの環境実現による利便性の向上 ・高齢者の通院・買い物、生産世代の移住・定住、通勤、通学支援の創設 ・「高森町将来道路ネットワーク計画」を基にする新規道路整備計画策定に着手 ・くまもとアートポリスプロジェクトによる「南阿蘇鉄道高森駅周辺再開発」の実施 ・住民が集まりやすいカフェやイベントの可能なスペースを確保し、駅周辺に賑やかさを創出 ・駅構内や駅周辺へのテナント進出の取り組み ・高森湧水トンネル近くへの南阿蘇鉄道新駅の設置及び高森湧水トンネル公園リニューアルの検討 ・阿蘇くまもと空港から大津町、高森町へのバス連絡の活用と利便性アップ ・J R豊肥本線から南阿蘇鉄道へのスムーズな乗り換えへの働きかけ ○観光旅行者・来町者の利便性向上 ・案内板の設置や駐車場整備など、受入環境整備を促進 ・階段のスロープ化、床段差解消、視覚障害者用誘導ブロックなど、バリアフリー化への対応や支援

第3期 高森町地域 福祉プラン	■計画期間：R2～R6 ■基本目標 ・高森町 みんなで創る共生社会 ■交通関連施策 ○生活基盤の充実より ・買い物支援サービスの検討 ・町民バス、乗り合いタクシーの情報提供及び制度周知 ・公共施設、公共空間のユニバーサルデザインの推進
高森町 過疎地域 持続的 発展計画 (素案)	■計画期間：R3～R7 ■基本目標 ・稼ぐ地域をつくるとともに、安心して働けるようにする ・高森町とのつながりを築き、新しい人の流れを作る ・高森町での結婚・出産・子育ての希望をかなえる ・ひとが集う、安心して暮らすことができる魅力的な地域をつくる ■交通関連施策 ○交通確保対策 ・鉄道・道路ネットワークを最大限活用し、地域住民の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・バス等、各公共交通機関の役割を明確化し、効率的かつ持続可能な交通網を確立するとともに、交通機関同士の連携を強化し、利便性の向上を図る ・鉄道は、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・観光両面からの利用促進を図る ・観光と連携したまちづくりを推進する為、高森駅周辺地区を最重要拠点として位置づけ、観光客の利便性や安全性を兼ね備える拠点として整備を進める。 ・バス運行については、運行回数、運行経路、利用料金の見直しをはじめとした、継続するための検討と取り組みを進める ・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、観光振興などの柱として、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など経営改善に向けた取り組みを推進 ○地域間交流の促進 ・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を効率化 ・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の充実を図る

第2次 南阿蘇村 総合計画 (改訂版)	■計画期間：H29～R7 ■基本目標 ・誰もが住みたい 住み続けたい南阿蘇村 ■交通関連施策 ○地域の活力を取り戻す商工観光業の振興 ・立野駅・立野ダムの周辺整備 ・全ての来訪者に優しい観光基盤の整備 ○便利で住みやすい定住のむらづくり ・利用しやすい公共交通ネットワークの構築・道路網整備の促進
第2期 南阿蘇村 まち・ひと・ しごと創生 総合戦略	■計画期間：R2～R6 ■基本目標 ・地域産業の発展を支え、魅力ある雇用をつくる ・南阿蘇地域への誘客の流れをつくり人の流出を抑止する ・子育て世代に選ばれる地域をつくる ・愛着を持ち安心して安全な暮らしができる地域をつくる ■交通関連施策 ○南阿蘇地域への誘客の流れをつくり人の流出を抑止する ・観光施設のユニバーサルデザイン化を進め、子ども、高齢者、障がい者など、多くの方々が安心して利用できる環境づくりを進める ・多言語サインの整備・多言語ホームページの開設・案内所の通訳など、外国人観光客が安心して旅行を楽しめる環境づくりを整備 ・立野駅周辺活性化 ・観光関連情報発信拠点施設を活用して、何度も訪れたい観光地づくり ○愛着を持ち安全で安心な暮らしができる地域をつくる ・核家族化や高齢化により、通院や買物などの日常生活における移動手段を持たない住民のために、路線バスを維持 ・循環バスや乗合タクシーによる公共交通網の整備
南阿蘇村 復興むら づくり計画	■計画期間：H28～R7 ■基本目標 ・誰もが住みたい 住み続けたい 南阿蘇村 ■交通関連施策 ○社会生活基盤の再生 ・被災した道路・水道・鉄道（JR、南阿蘇鉄道）等は、村民の通勤・通学・通院、買い物等生活の利便性を確保するため、国・県・関係機関との連携のもと一日でも早い復旧を目指す ・JR豊肥本線、南阿蘇鉄道については、復旧に関する会議への参画等国・県・関係機関とも連携して早期復旧に向けて支援していく ○観光・景観の再生・充実 ・観光分野における創造的復興のため、立野峡谷周辺の大規模なインフラ整備を活用した新たな見所の発掘やそれに伴う回遊ルートを整備を積極的に進める ・新阿蘇大橋の開通や震災ミュージアムの建設、南阿蘇鉄道・JRの復旧等、将来的に大きな集客が期待できる立野峡谷周辺を中心として周辺地域への回遊性を持たせることを視野に、国や県、民間企業等と連携して進める ○交流・地域拠点の形成 ・本村及び阿蘇地域全体の玄関口である立野地域の賑わい回復のため、平成27年4月に策定した「立野駅及び立野ダム周辺整備計画」を一部見直し、「阿蘇の入り口《立野ターミナル》づくり」等当該計画に基づく各種取組を推進

南阿蘇村 高齢者 保健福祉 計画 第8期南阿 蘇村介護 保険事業 計画	■計画期間：R3～R5 ■基本目標 ・高齢者が安心して暮らせる環境の整った思いやりの気持ちに溢れたむら ■交通関連施策 ○安全・安心な暮らしを支えるむらづくり ・医療機関や公的機関（役場・金融機関等）への移動の際公共交通機関の利用が困難な人への移送サービスとして「外出支援サービス事業」を実施 ・乗合タクシーの運行
南阿蘇村 農業計画	■計画期間：H28～R7 ■基本目標 ・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発化することにより、地域住民の所得向上並びに地域活性化を図る ■交通関連施策 ・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
南阿蘇村 過疎地域 持続的発 展計画	■計画期間：R3～R7 ■基本目標 ・南阿蘇の豊かな自然を守り、共生し、環境にやさしいむらづくりを推進 ・自然環境を生かした産業の活性化に取り組み、活力にあふれ、豊に暮らせるむらづくりを推進 ・全ての村民が幸せを感じる暮らしを目標に、災の教訓を生かし、災害に強い、安全安心な村づくりを推進 ■交通関連施策 ○「新たな観光スタイル」への対応 ・三密回避や「非接触」「個別」「分散」といったニューノーマルを意識した『新しい観光スタイル』の実現 ・デジタル技術等の積極的な活用による「災害に強く、安全・安心・満足度の高い観光地づくり」 ・『地域産業を潤す観光地』を実現する観光基盤づくり ○交通機本体系の整備 ・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、観光利用者の増加を図る
立野駅及 び立野ダム 周辺整備 計画	■計画期間：H27～R6 ■基本目標 ・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 ■交通関連施策 ○わかり易い阿蘇の入り口づくりプロジェクト ・南阿蘇鉄道の新駅として整備

5-1-3 広域計画：阿蘇くじゅう観光圏整備計画（計画期間：H30～R4 年度）

	基本方針	取組み内容
○ 広域観光への戦略的配慮	①世界ブランド“阿蘇カルデラ”のさらなる推進 ②阿蘇くじゅう高千穂地域全体の広域的なつながりや地域独自の魅力向上 ③観光旅客のニーズに着実に応える施策の実施による国際競争力の向上 ④観光地域づくりによる災害からの創造的復興 ⑤地域住民による「住んでよし、訪れてよし」の観光地域づくり	（アクションプランの方針） ①阿蘇くじゅう高千穂地域らしい景観や地域資源の保全・創出とブランドマネジメントの推進 ②地域ならではの「食」を活用した取組 ③滞在交流型の観光地域づくりを推進するための滞在コンテンツ・プログラムの創出と提供 ④阿蘇くじゅう高千穂地域全体のワンストップ窓口の設置 ⑤宿泊施設の魅力向上への取組 ⑥マーケティング等によるサービス品質・安全性の確保 ⑦外国人受入環境の整備 ⑧移動手段（二次交通）の確保等 ⑨災害遺構等の活用による学習の場としての整備 ⑩ブランドコンセプトに基づく地域内外への統合的な情報共有・発信 ⑪官民・産業間・地域間との連携による地域一体の取組 ⑫地域住民及び関係者の理解と関与によるおもてなしの推進とリピーターの確保

■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

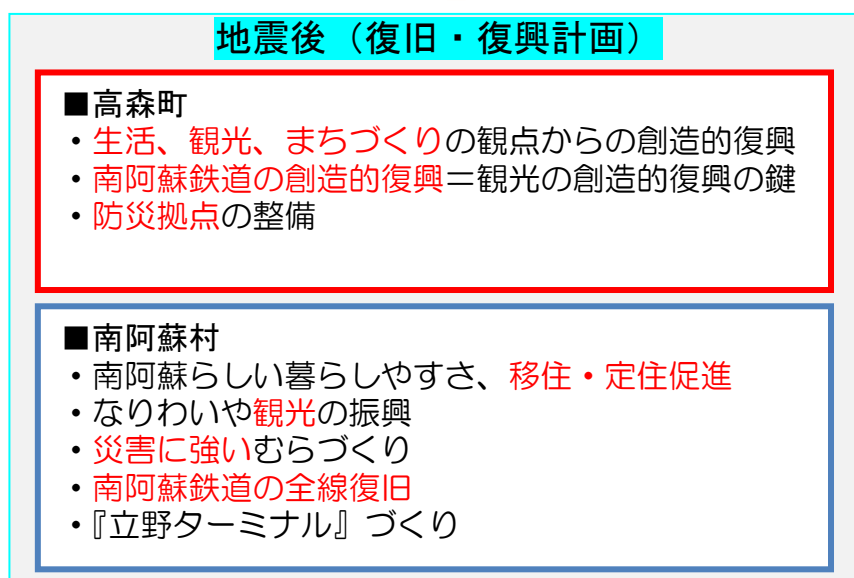
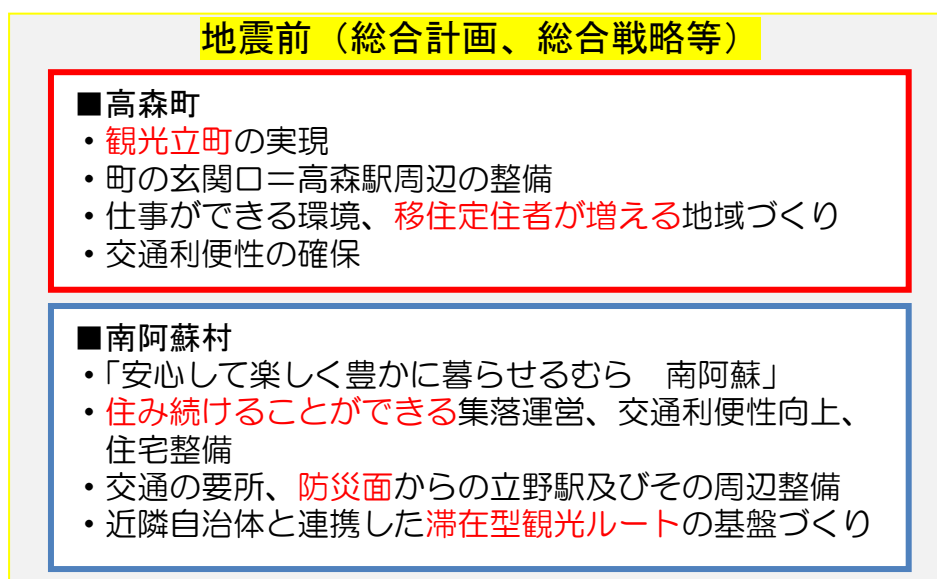
<拠点整備>

- ・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。

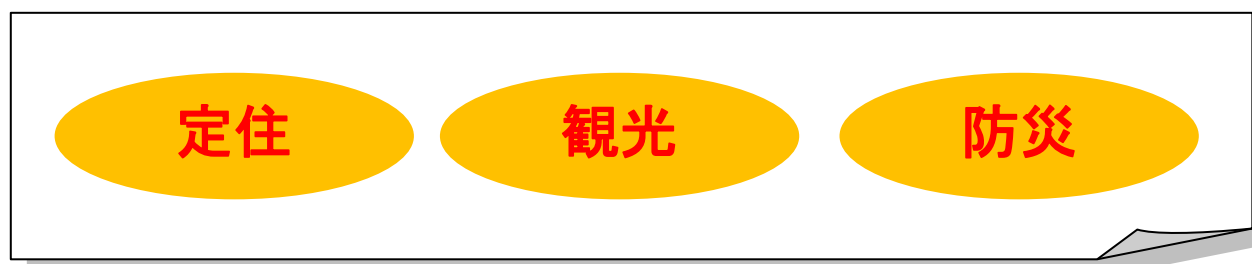
<南鉄について>

- ・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）



～南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略・3つの柱～



5-2 南阿蘇鉄道及びその他の公共交通に求める役割

5-2-1 「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	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 ●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（拠点的役割） ●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。
たかもり号 たかちほ号	●熊本駅や熊本桜町バスターミナル、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

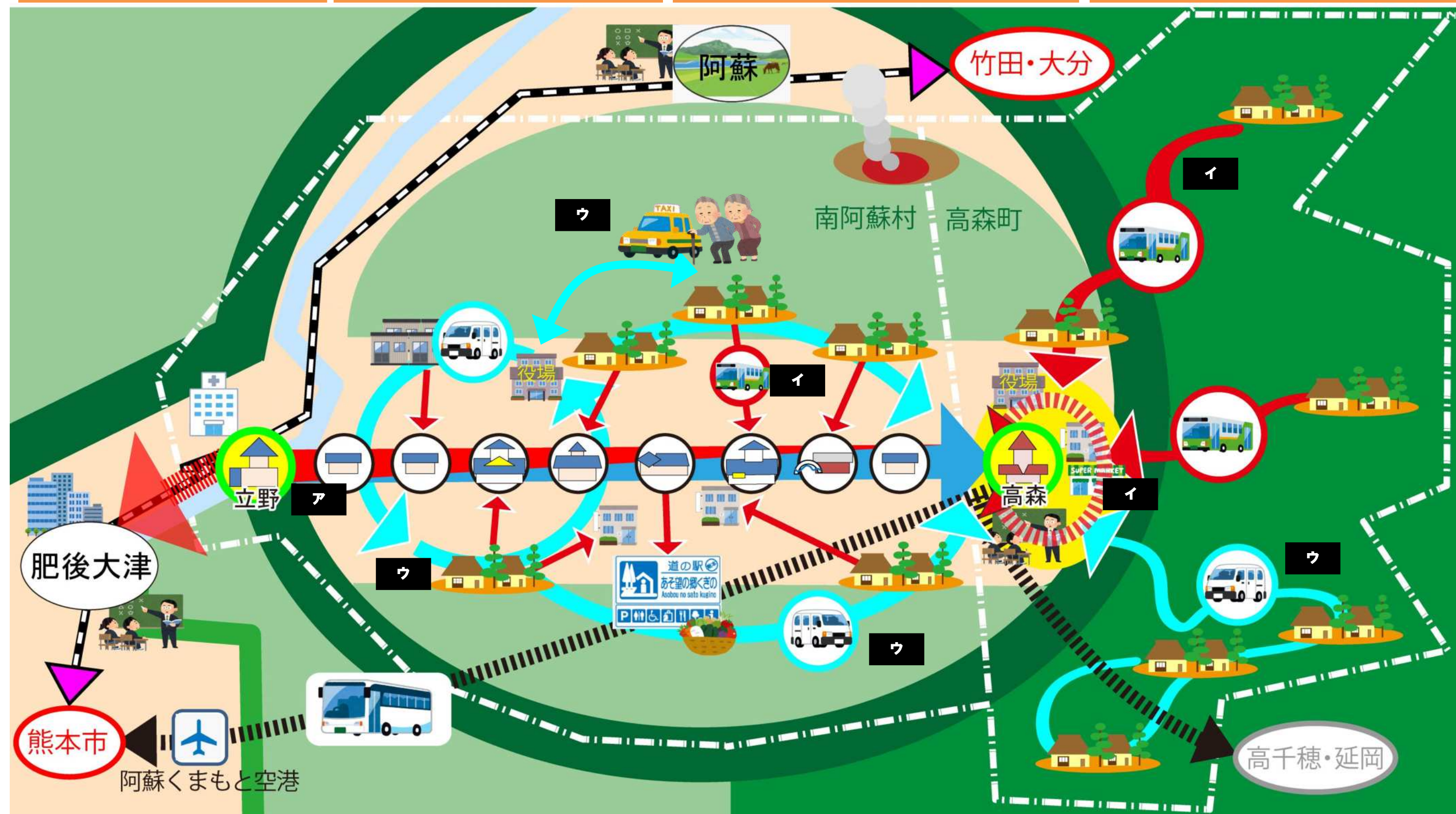
- ・集落から南鉄の駅までを連絡するための二次交通をゆーっとバス・高森町民バスが担う。
- ・ゆーっとバス・高森町民バスは、南阿蘇村及び高森町において駅から離れており、かつ地域住民の一定程度の需要が見込まれる集落との連絡を担う定時定路線バスとしての役割を担う。

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!!
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 中学生以下フリーパス
7月1日から9月30日
神戸市交通局神戸市営地下鉄NaviShop.jp
沿線ナビ 検索

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	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 ●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	●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。
九州横断バス たかもり号 たかちほ号	●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「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	●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	●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	●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。

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ーっとバス・高森町民バス、そしてタクシーが担う。
- ・ゆーっとバス・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品市の開催や、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

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

**ぐんまワンデー
世界遺産パス** 1日間有効

2,100円 (税別) 1,050円 (税別)

2017. 7.1 ▶ 12.31

【乗車フリーエリア内】

乗車フリーエリア内では、乗車料金を支払わずに利用できます。

乗車フリーエリア内では、乗車料金を支払わずに利用できます。

乗車フリーエリア内では、乗車料金を支払わずに利用できます。

3.5

1590

2017.7.22

マイカーを
下山地へ
上高地沢渡
回送
いたします

11,000円 (乗込料代+税 含む)

0263-72-2855

南安タクシー

登山者のマイカー回送(南安タクシー)

「防災」に関して南阿蘇鉄道に求める役割	
南阿蘇鉄道	災害時の避難場所や、地域住民の集いの場等として、 拠点的作用を果たす駅 ● 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	● 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
九州横断バス たかもり号 たかちほ号	● 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 ・ 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
ゆるっとバス	● 避難者の移送手段
高森町民バス	● 住民等の避難所生活における移動手段
予約型乗合タクシー	● 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
タクシー	・ 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
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

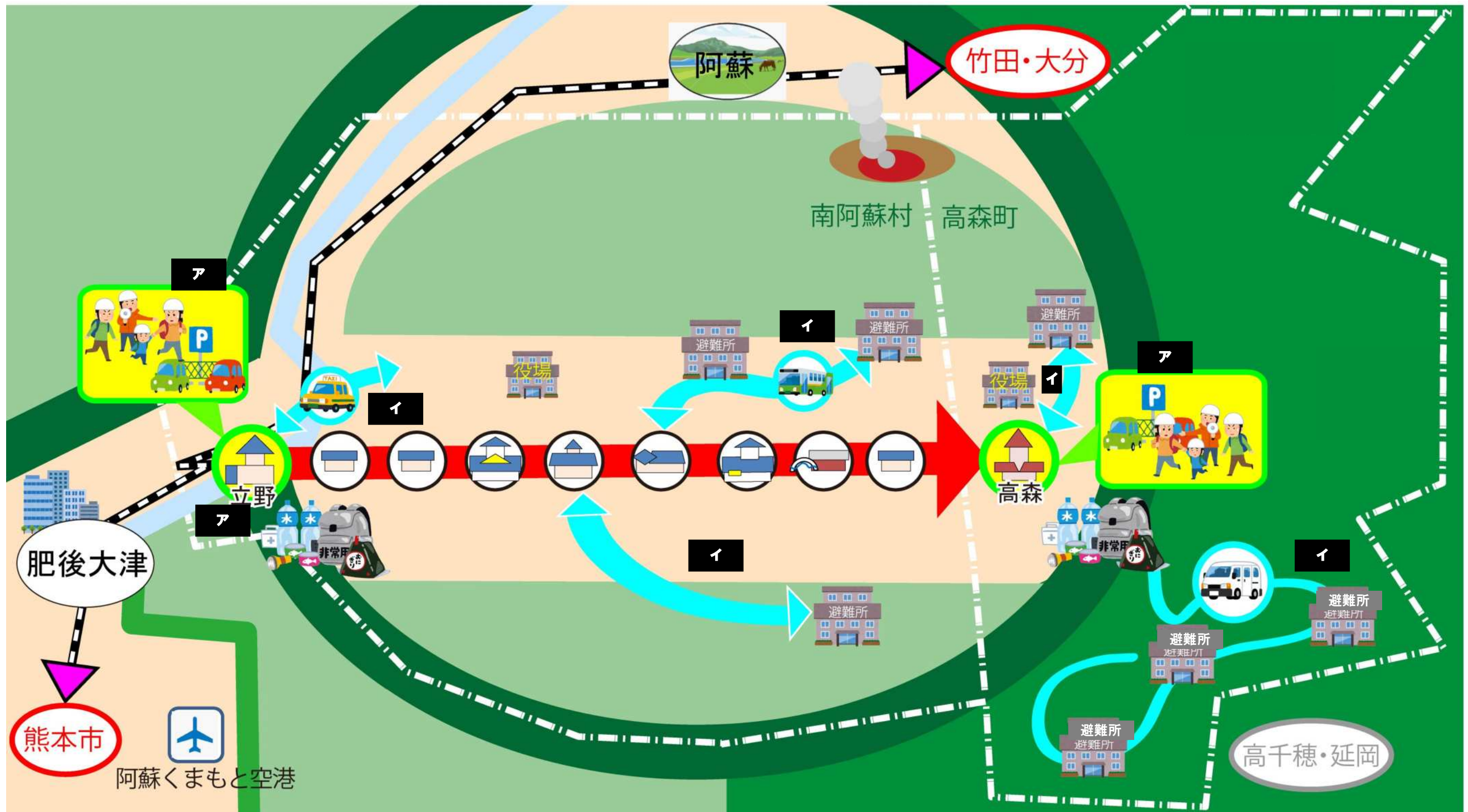
- 南阿蘇鉄道の駅が災害時の避難場所や、防災拠点的作用を担う。
※立野駅や高森駅は災害時の防災拠点的作用を果たすため、大型駐車場、発電装置、備蓄倉庫、救援物資の集積所等を担う
- 道路の積雪等で車やバス、タクシーが利用できない際の移動手段の役割を担う。
- 非常時の支援物資の運搬において、防災拠点施設（駅を含む）に到着した物資（小規模を含む）を地域内の避難所などへの輸送する役割を担う。
- 避難者（観光客を含む）の移送手段の役割を担う。

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



6. 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%

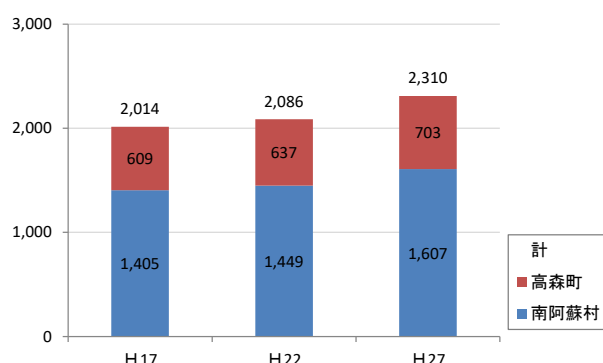


図 南阿蘇地域外からの通勤流入人口の変化

資料：国勢調査

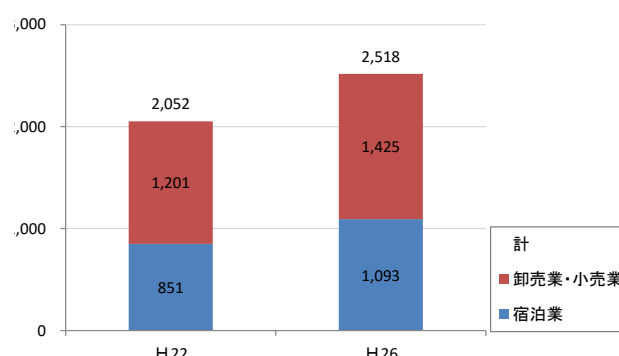


図 観光産業の従業員数の変化

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。

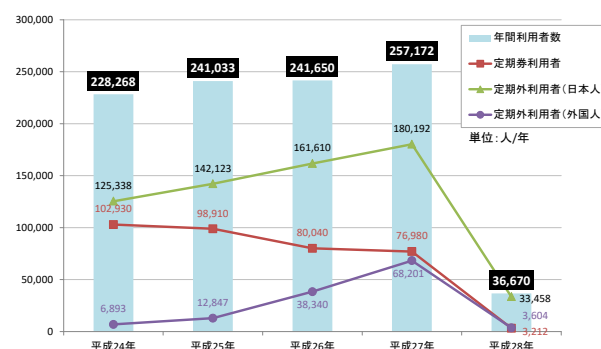


図 南阿蘇鉄道の利用者推移

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。

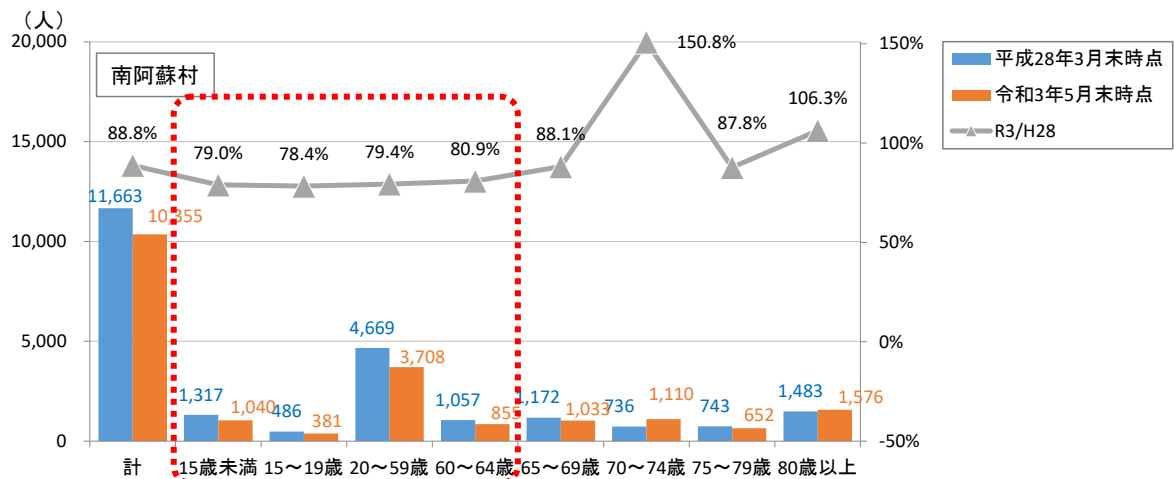


図 南阿蘇村の地震前後の年齢別人口の変化

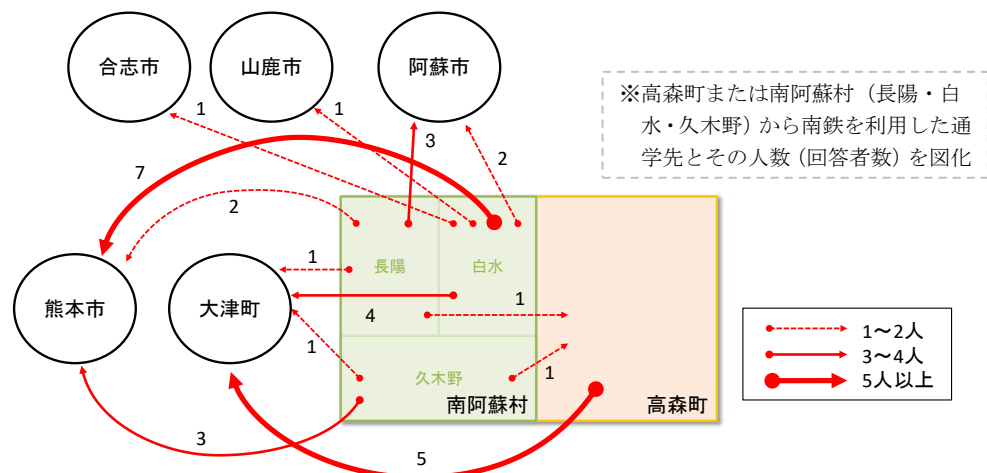


図 南鉄を利用した熊本地震前における高校通学流動

参考：平成29年南阿蘇地域全世帯アンケート結果

■地震前（H28）

■地震直後（H29）

■地震後（R3）

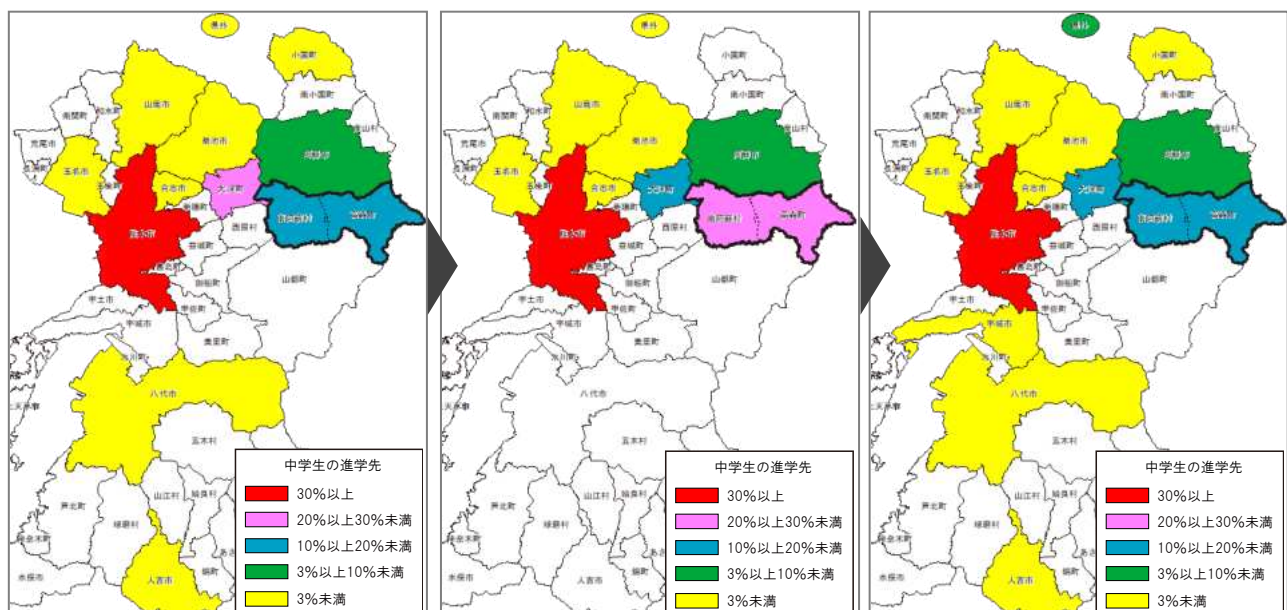


図 熊本地震発生前後における高校進学先の変化

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。

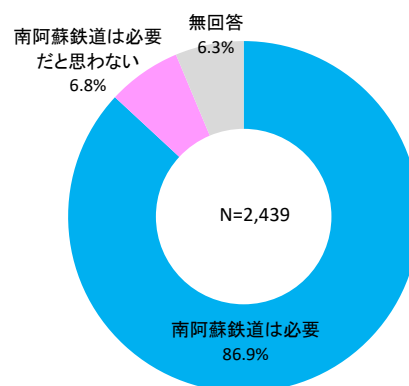


図 地域住民にとっての南阿蘇鉄道の必要性

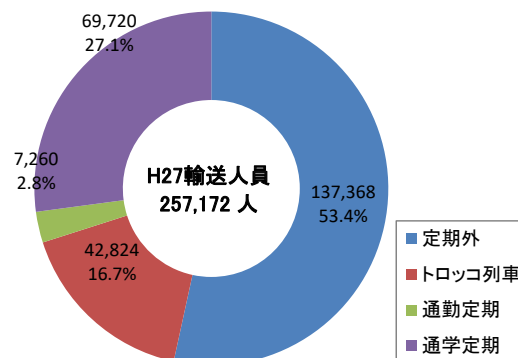
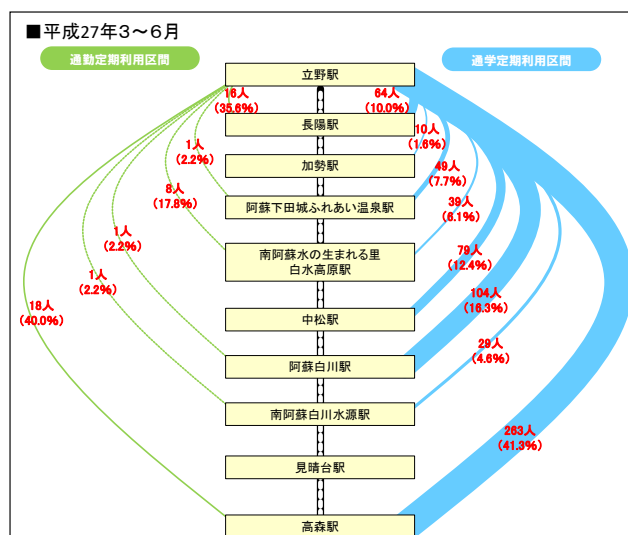


図 平成27年度の利用者数の構造

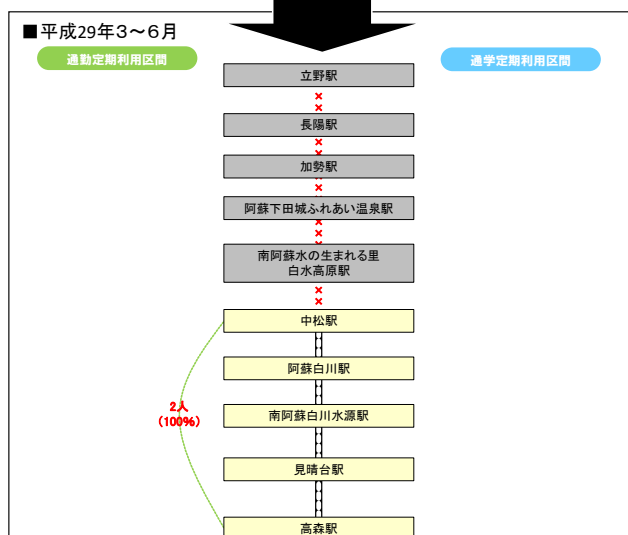


図 地震前後の定期券利用者の申請区間とその多寡

※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

		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	地域内	0	0.0%	2	2.0%
	県内	9	25.0%	41	40.6%
	県外	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%

- 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。

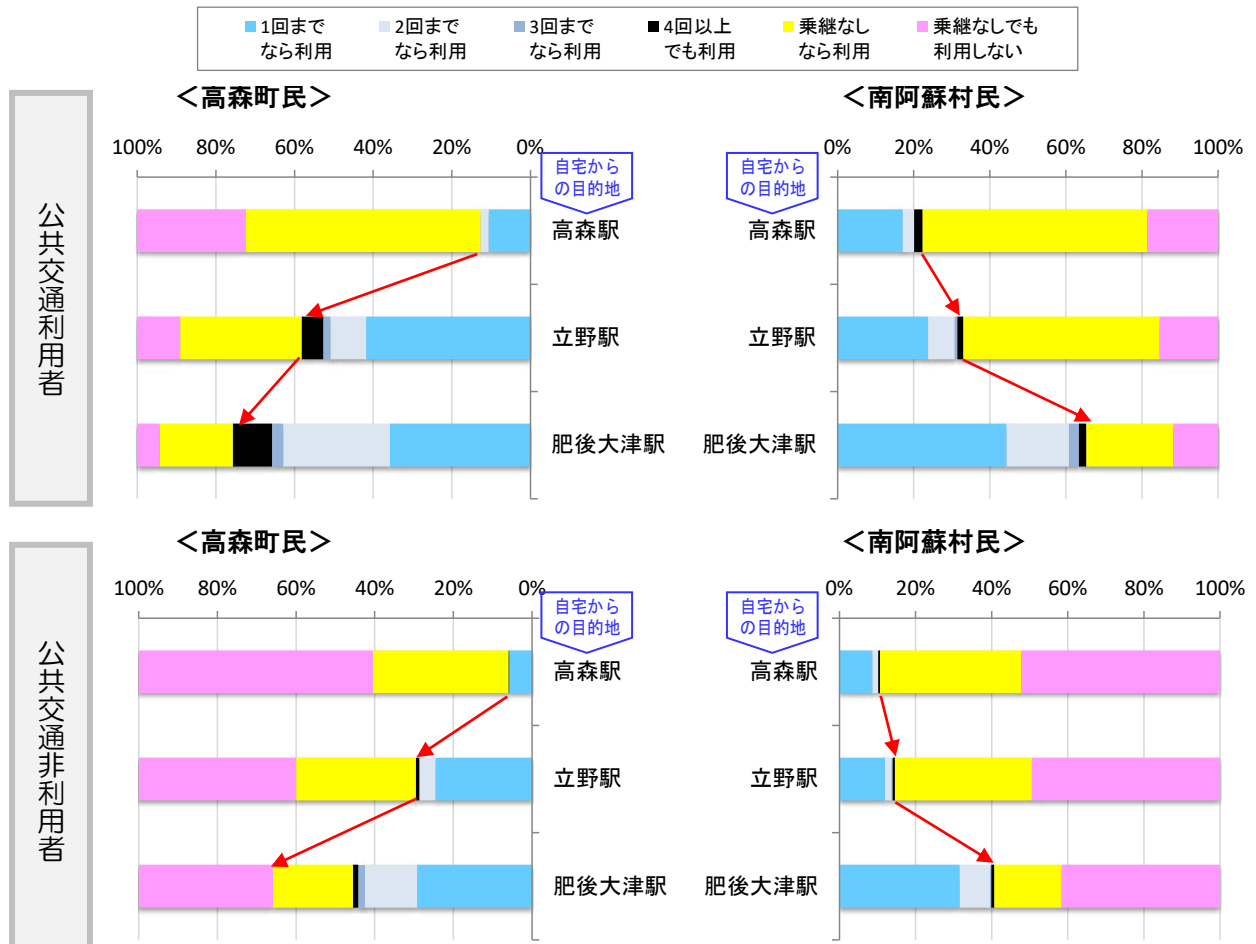


図 南阿蘇地域住民の公共交通の乗り継ぎ許容回数（公共交通利用有無別）

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	

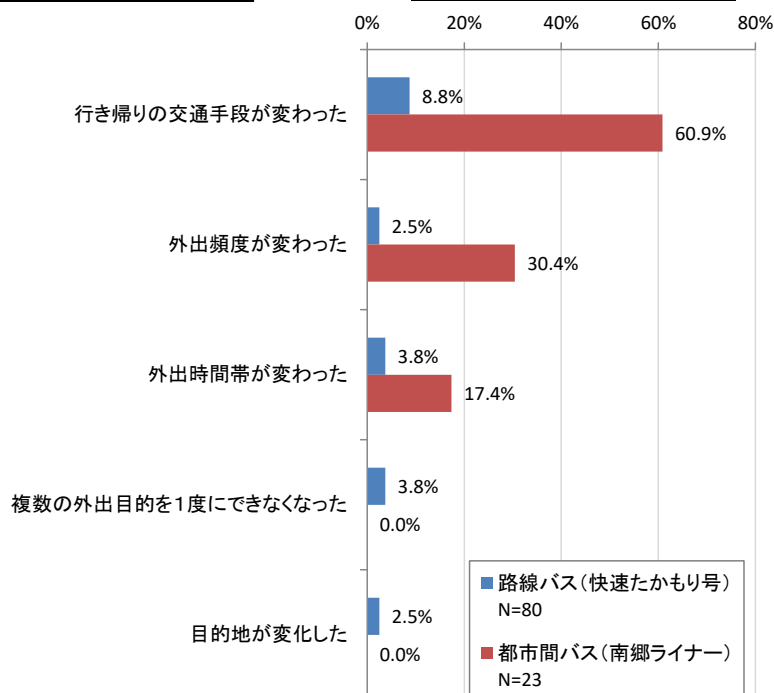


図 路線バス利用者の熊本地震後の行動の変化

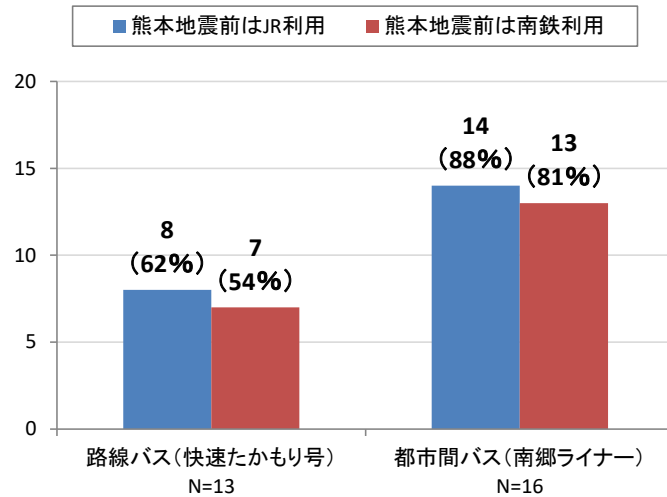


図 熊本地震以前の鉄道利用状況

- 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、長陽大橋ルートの開通、さらには新阿蘇大橋等の道路網の再整備や JR 豊肥本線の全線復旧等により、大幅な時間短縮が図られた。
- しかし、令和 4 年 1 月末時点で、周辺主要都市との公共交通でのアクセス時間は未だ熊本地震前には戻っていない状況にある。
- 今後の南鉄の全線復旧までの期間は、これらの道路交通ストックを活かしつつ、熊本地震の影響を最小限にすべく、引き続きバスサービス等の適切な投入を講じる必要がある。

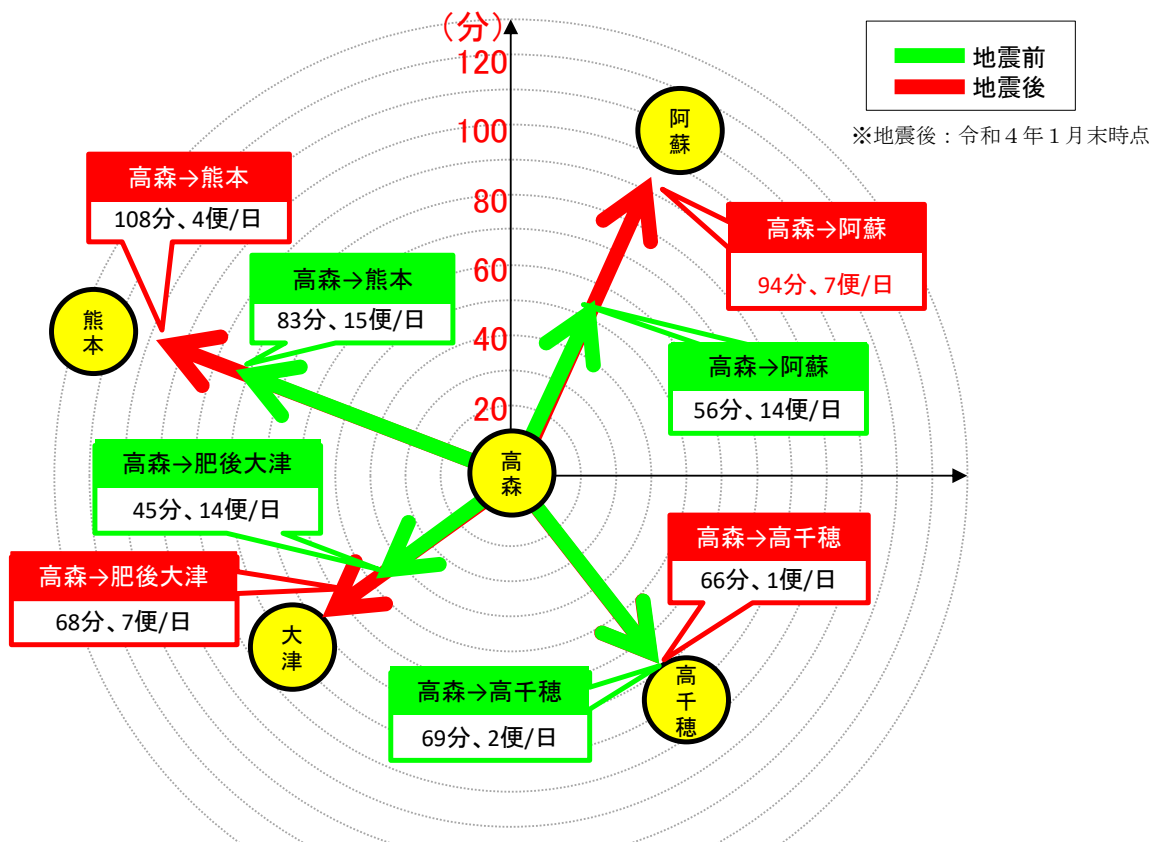


図 熊本地震前後における周辺主要都市との公共交通でのアクセス時間と便数

【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。

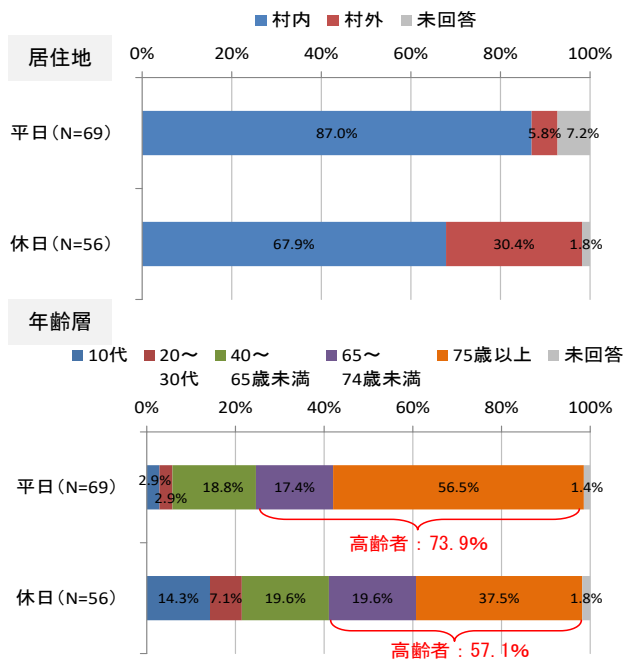


図 ゆるっとバス利用者属性（平休別）

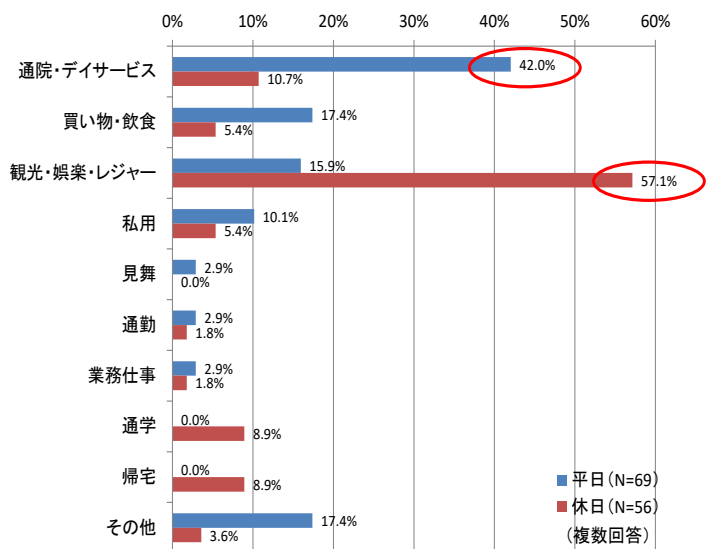


図 ゆるっとバス利用者属性（平休別）

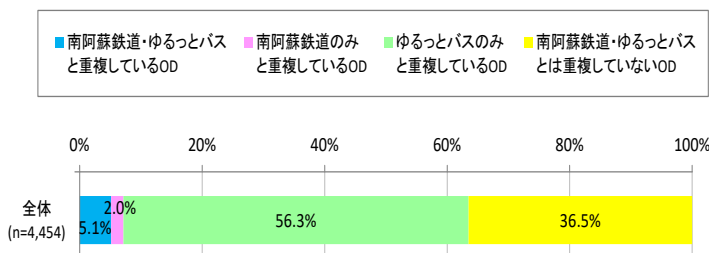


図 予約型乗合タクシーの乗降場所と他の公共交通での対応可能性検証

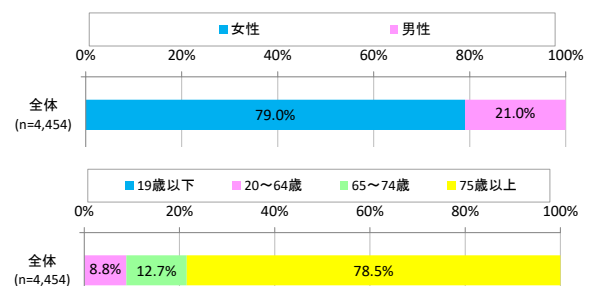


図 予約型乗合タクシーの利用者属性（性別・年齢層）

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

- ・ 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の95%をカバーしている状況にあるものの、乗合効率が低く、年々利用者が減少している状況にある。
- ・ 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。

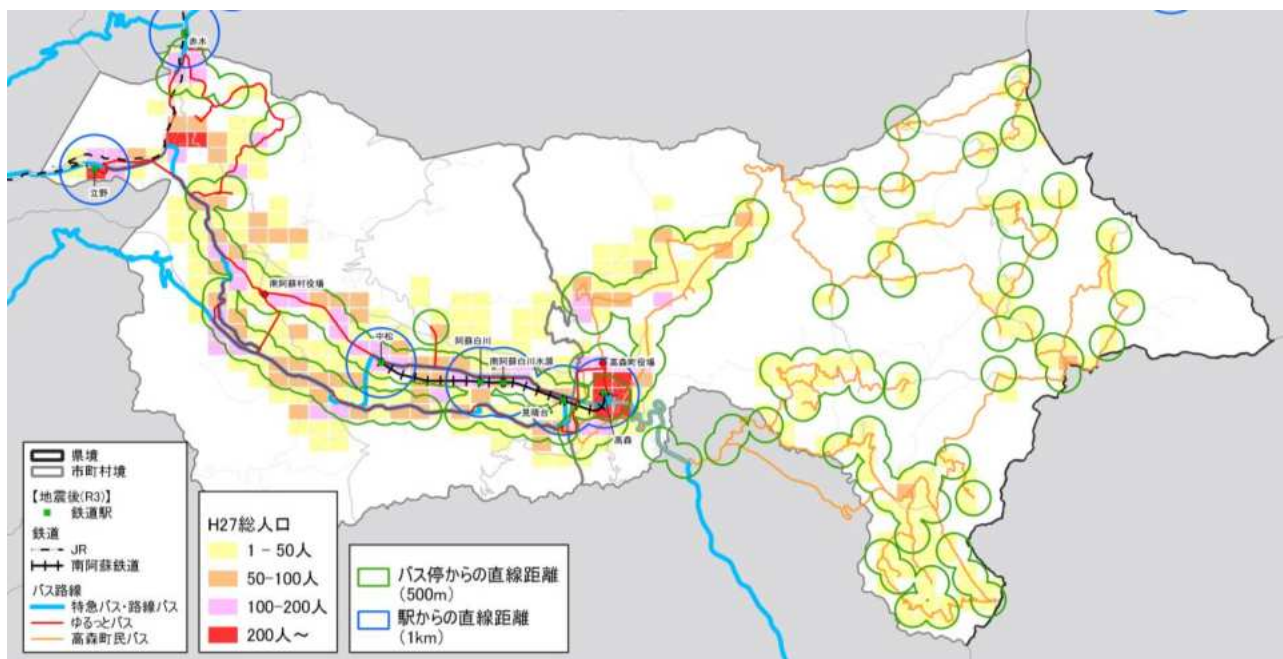


図 南阿蘇地域の人口特性と鉄道・バス網

資料：平成 27 年国勢調査

表 南阿蘇地域の公共交通空白地域に占める割合

	カバー人口	カバー割合
鉄道 1km 圏+バス停 500m 圏	9,758 人	53.3%
鉄道 1km 圏のみ	63 人	0.3%
バス停 500m 圏のみ	7,538 人	41.2%
空白地域	958 人	5.2%
計	18,317 人	100.0%

資料：平成 27 年国勢調査

- ・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。

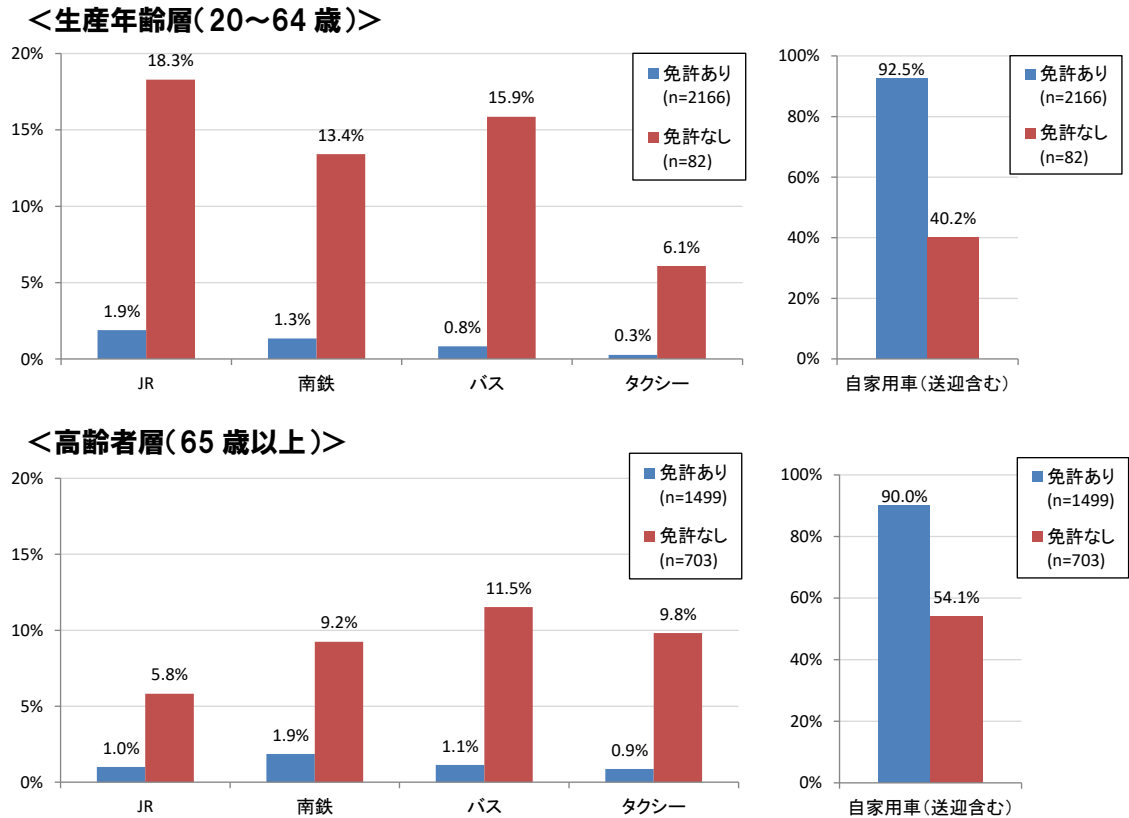


図 免許保有別の公共交通利用割合

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（3 路線）と高森町民バス 5 路線は九州平均未満の利用状況となっている。また、令和 3 年度の利用者 1 人あたりの財政負担額をみると、全て 1000 円/人以上となっている。
- ・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。

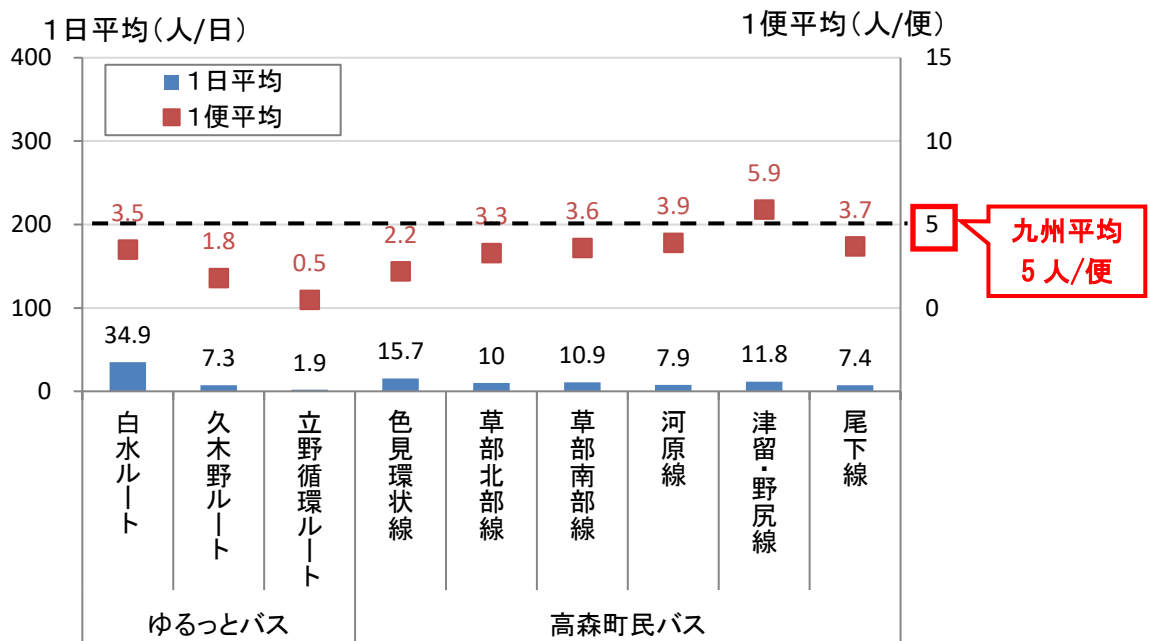


図 バス路線の利用状況（R3 年 10 月）

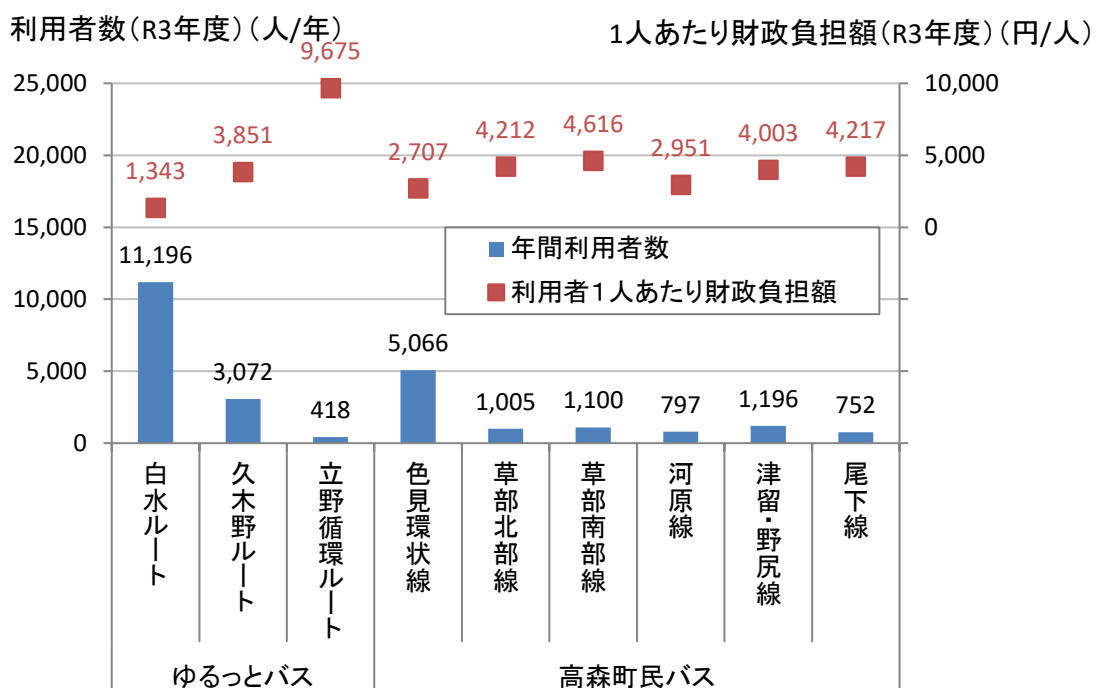


図 地域内を走るバス路線の財政負担状況（R3 年度）

【課題6】

公共交通の担い手（運転者等）不足

- 阿蘇交通圏におけるタクシー利用者数と期末運転者数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（運転者等）が不足している。

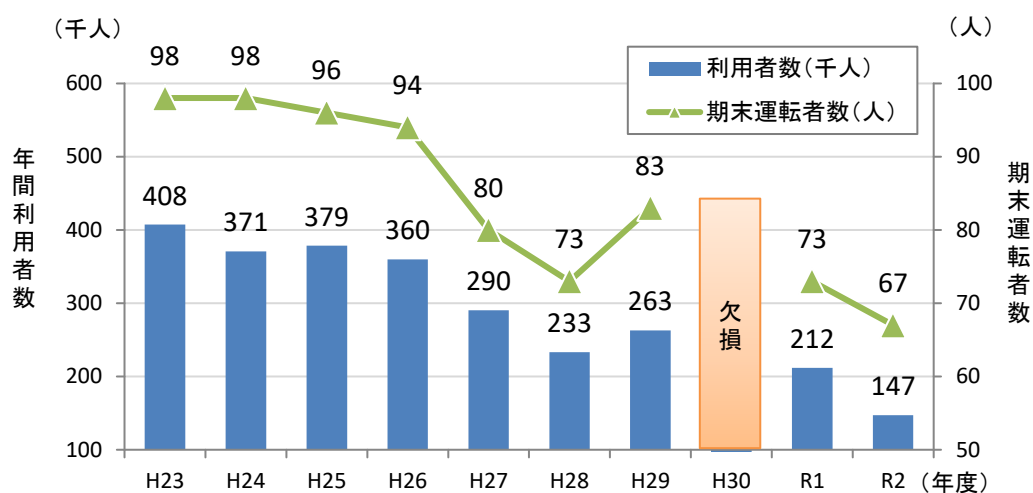


図 阿蘇交通圏におけるタクシー利用者数と運転者数の推移

資料：九州運輸局

【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。

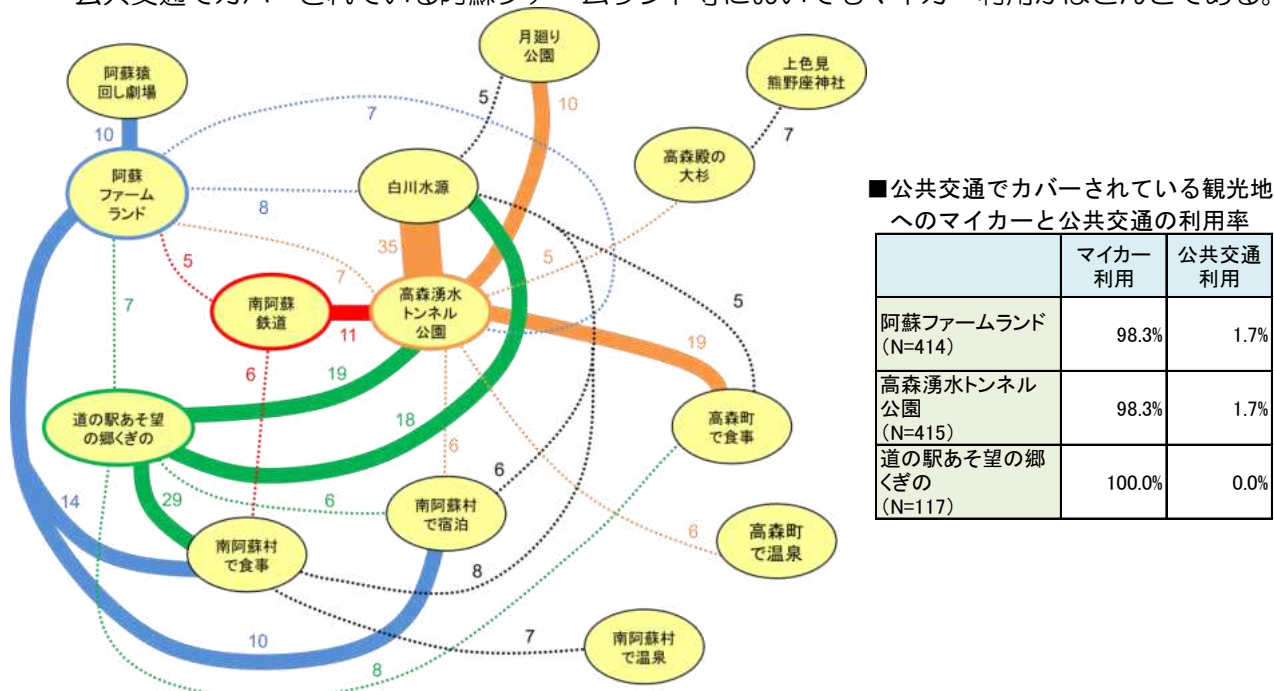


図 南阿蘇地域を訪れた観光客の周遊パターン

注) 5票以上の回答を図化

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。
- ・一方で、熊本地震前後における各駅間の所要時間は、高森～熊本間で 1.3 倍、高森～阿蘇間では 1.7 倍となっており、かつ便数もそれぞれ 7 割減少、5 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)

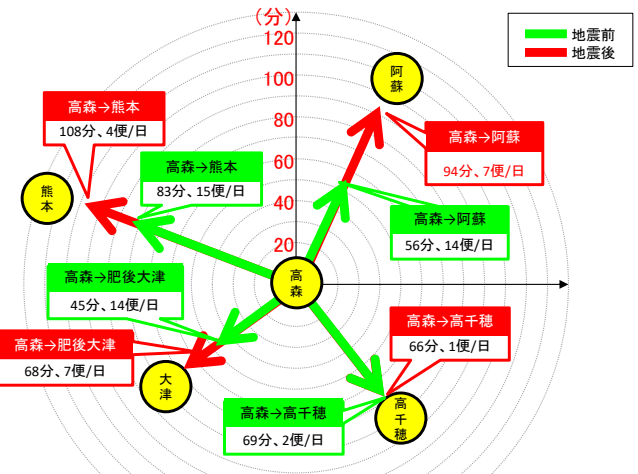


図 熊本地震前後における周辺主要都市との公共交通でのアクセス時間と便数

- ・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。

【課題 8】

案内表示の不足等、観光客（特に外国人観光客）に対する公共交通の受入環境が不十分

- ・南鉄を利用するときに感じた訪日外国人目線から見た問題点として、「乗り場への誘導案内が少ない」「母国語の案内がない」「母国語で会話できる人がいない」への指摘があった。
- ・訪日外国人のさらなる需要取り込みに向けた受け入れ環境の改善・対応が必要。

南鉄を利用するときに感じた訪日外国人目線から見た問題点として、「乗り場への誘導案内が少ない」（中国人団体のツアーガイドさんが代弁）や「母国語の案内がない」「母国語で会話できる人がいない」（欧米系の3～4人グループのツアーガイドさんが代弁）とのこと



表 南阿蘇鉄道の多言語化状況（言語バリアフリー化状況）

	道路から駅までの 誘導案内サイン				乗り方案内				時刻表				料金表				路線図				券売機				音声案内				車内表示				沿線の 観光施設案内				外国語に 対応可能な職員			
	多言語化 状況		（日本語） 設置有無	多言語化 状況	多言語化 状況		（日本語） 設置有無	多言語化 状況	多言語化 状況		（日本語） 設置有無	多言語化 状況	多言語化 状況		（日本語） 設置有無	多言語化 状況	多言語化 状況		（日本語） 設置有無	多言語化 状況	多言語化 状況		（日本語） 設置有無	多言語化 状況	多言語化 状況		（日本語） 設置有無	多言語化 状況	多言語化 状況		（日本語） 設置有無	多言語化 状況								
	（日本語） 設置有無	韓国語 簡体字 繁体字 英語			韓国語 簡体字 繁体字 英語	韓国語 簡体字 繁体字 英語			韓国語 簡体字 繁体字 英語	韓国語 簡体字 繁体字 英語			韓国語 簡体字 繁体字 英語	韓国語 簡体字 繁体字 英語			韓国語 簡体字 繁体字 英語	韓国語 簡体字 繁体字 英語			韓国語 簡体字 繁体字 英語	韓国語 簡体字 繁体字 英語			韓国語 簡体字 繁体字 英語	韓国語 簡体字 繁体字 英語			韓国語 簡体字 繁体字 英語	韓国語 簡体字 繁体字 英語			韓国語 簡体字 繁体字 英語							
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	○		○	○		○		○							○					○	○	○	○	○	○	○	○	○												

●南阿蘇鉄道の駅舎世話人や観光関係者の声

- ・地震前は長陽駅のバックパッカーで外国人の旅行者が多かったが、個人旅行者の方も多く、外国人の方に対する看板が非常に少なく不親切。JRバスで来られて南鉄にそのまま乗れると思っていた方に対し言葉が通じず駅員さんも困っていた。
- ・親切な町づくり・村づくりができると良い。外国人の受け入れ環境を整えるため、英語、中国語、韓国語等の標識や時刻表等の整備が必要ではないか。
- ・英語、中国語、韓国語で書かれた阿蘇白川駅の看板はあるが、見逃されることが多いため、もっと解りやすくしてほしい。
- ・海外の方は現地で調べて旅行する方が多いが、フリーWi-Fiがつかえず、情報が得られないので迷っている方が非常に多い。駅に係らず整備をしてほしい。
- ・車移動ではなく公共交通機関を利用されるインバウンドの方が多いと思われるので、観光二次交通で観光施設宿泊施設に行けなければ南阿蘇地域が観光に選ばれる可能性がなくなってしまうので、各駅からの交通の整備が課題である。

7. 南阿蘇鉄道沿線地域公共交通計画

7-1 基本方針

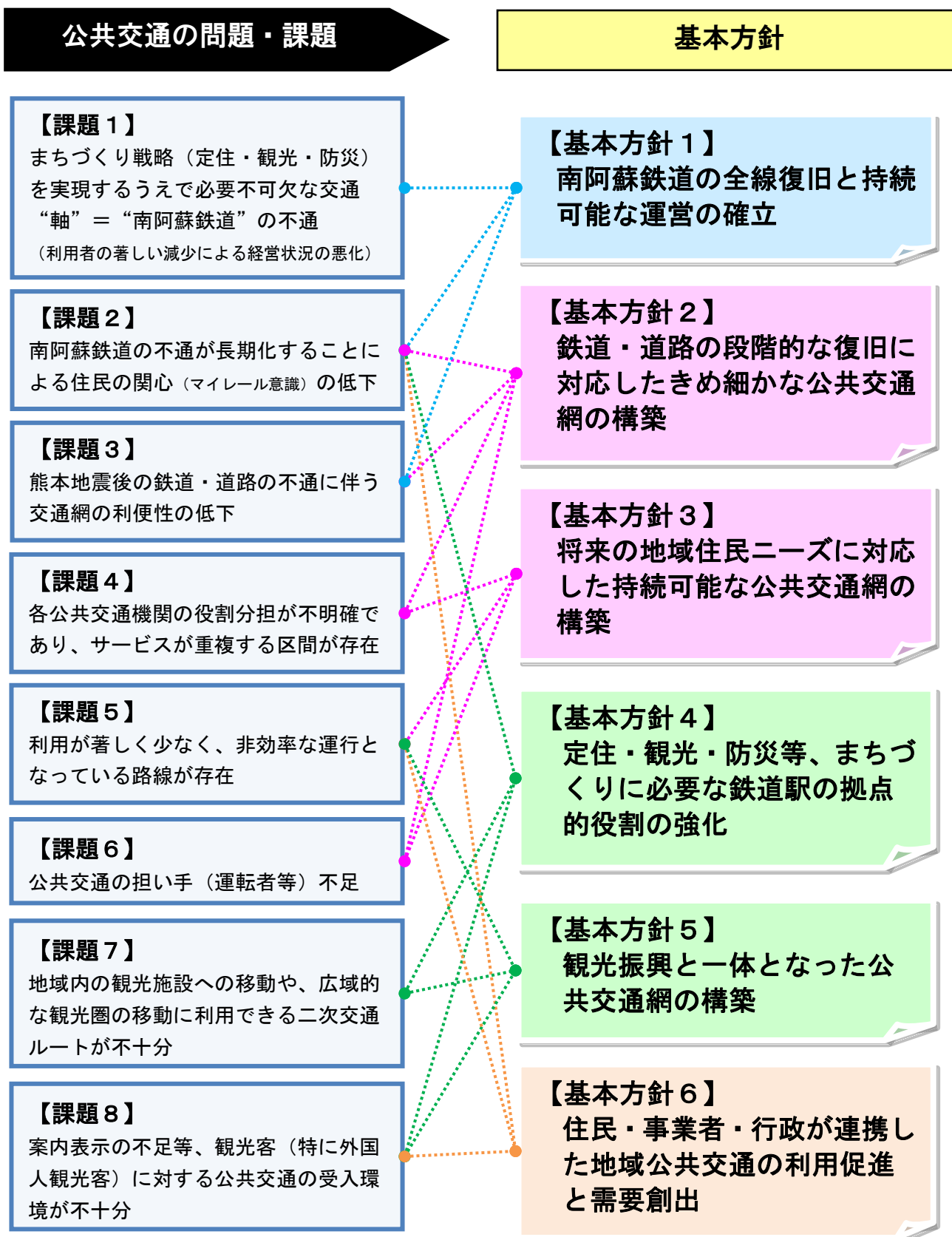


図 公共交通の問題・課題と基本方針との対応イメージ

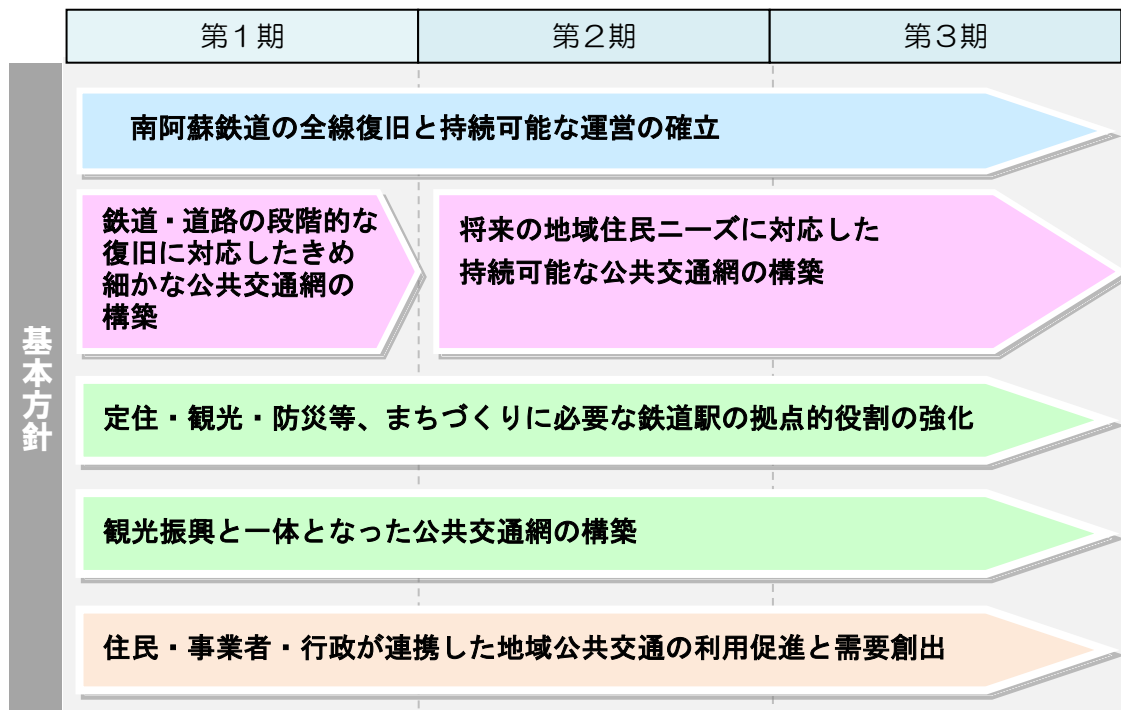


図 計画期間（15 年間）と基本方針との対応イメージ

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。

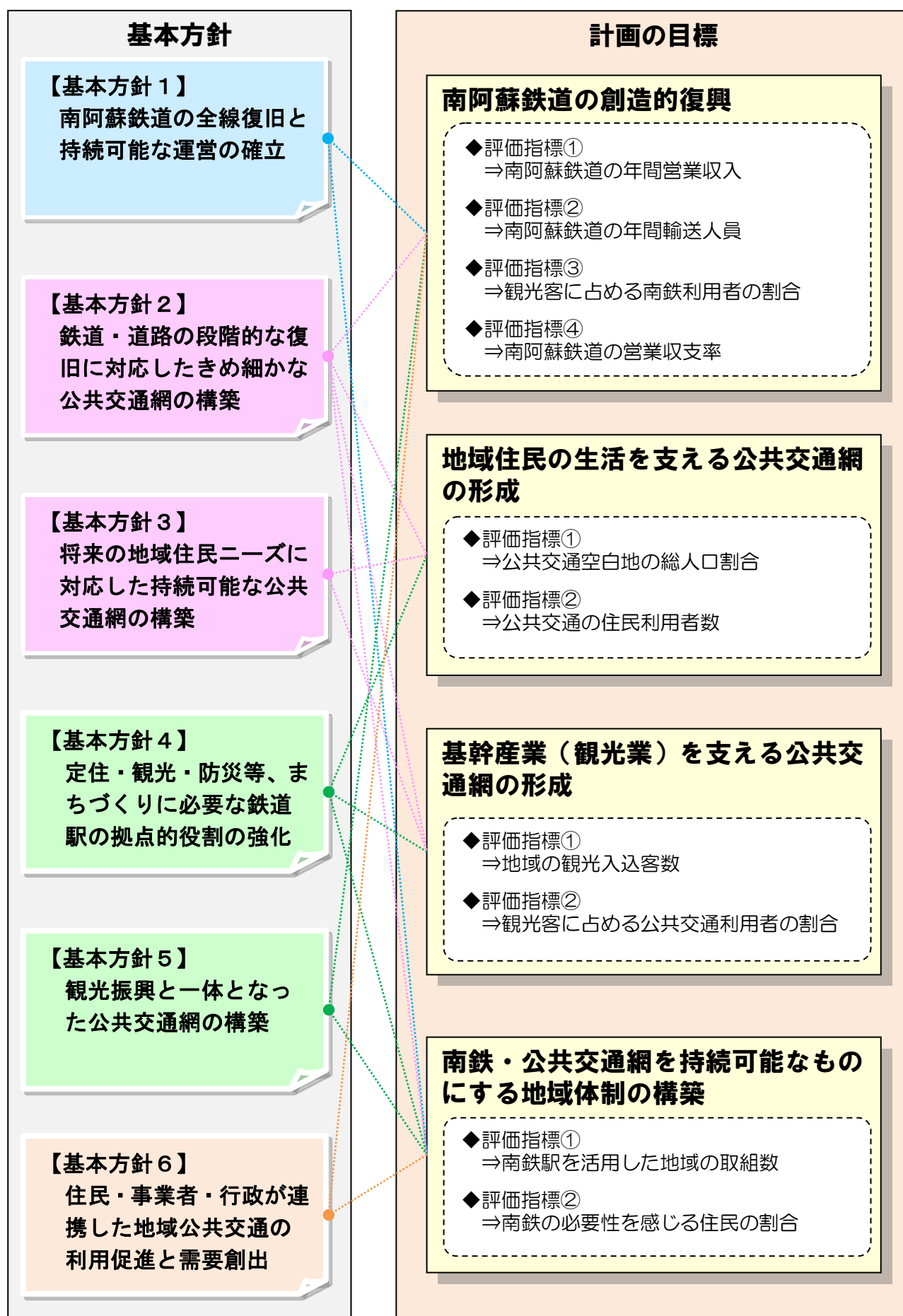


表 評価指標と目標設定

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
		2,877 万円 (R1)			
	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
		55,875 人 (R1)			
	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
		1.3% (R1)			
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%
		5.2% (R3)			
	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)
		0.3~6.1/便 (R2)			
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
		422 万人 (R1)			
	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
		2.2% (R3)			
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
		27 回/年 (R2)			
	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
		— (未計測)			

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)
	営業収支率	88.7% (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	・南阿蘇鉄道の年間の運賃収入と運賃外収入の合計値	・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	・南阿蘇鉄道の年間の輸送人員	・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	・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）	・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
	営業収支率	・南阿蘇鉄道の営業経費に対する営業収益の割合	・上下分離後、鉄道が持続可能となる営業収支均衡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	・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	・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	・ゆーっとバスと高森町民バスの1便あたり利用者数	・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	・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）	・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	・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	・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	・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	・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	・住民アンケートにおいて、「南阿蘇鉄道が必要だと思いますか？」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	・概ね現状以上あることを目指し、目標値を設定

7-3 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（1 / 2）

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) ～ R4 (2022)	R5 (2023) ～ R9 (2027)	R10 (2028) ～ R14 (2032)				住 民 等	地 域 団 体	観 光 従 事 者	南 鉄	J R	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	・早期復旧に向けた工事の実施（第1期で終了） ・復旧費に係る国・自治体による財政支援（第1期で終了）		実施	-	-	◎	◎					◎			
	鉄道事業再構築事業の実施	・鉄道事業再構築実施計画の策定 ・上下分離による事業構造の変更 ・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		計画 策定	実施：R5.4～		◎	◎					◎			
【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	・南鉄の復旧段階に応じた拠点とルートの設定（第1期で終了）		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	・観光資源に特化した運転方法の検討実施（第1期で終了） ・地域住民との関わりを想像する取組の検討実施（第1期で終了） ・通勤通学ルートへの組込の検討（第1期で終了）		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明確化と連携強化	○JR 豊肥本線接続強化	・JR 豊肥本線肥後大津駅への乗入れにより利便性を向上させる	整備 中	R5 全線 再開以降		◎	○					◎	◎		
		○立野駅周辺整備事業	・駅、隣接の交流施設、駐車場整備	整備 中	R5.4 完成予定		◎						○	○		
		○高森駅周辺再開発	・駅舎建替え、隣接の交流施設、駐車場整備	整備 中	R5.4 完成予定 (防災施設は R6)		◎						○			
	バス・乗合タクシーに関するリソース （車、運転手）の効率運用による高齢者 世帯の分布等に配慮した交通手段の確保	○効率的な公共交通網の構築	・南阿蘇鉄道を軸とし、それに接続するバスをはじめとした二次交通の接続強化及び、よ り効率的な公共交通網の構築 ・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		実施	R5 全線 再開以降		◎		○	◎	◎			◎	◎
【基本方針4】 定住・観光・防災等、ま ちづくりに必要な鉄道駅 の拠点的作用の強化	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）	○立野駅周辺整備事業（再掲）	・駅、隣接の交流施設、駐車場整備	整備 中	R5.4 完成予定		◎						○	○		
		○高森駅周辺再開発（再掲）	・防災拠点としての駅舎及び周辺整備 ・芝生広場の整備、活用	整備 中	R5.4 完成予定 (防災施設は R6)		◎						○			
	地域住民の集いの場としての駅の利活用 の推進	○地域住民の定期的な駅の利活用 の仕掛けづくり	・高齢者サロンの検討 ・地域の子どものための「たまり場」 ・地域の祭りのイベント会場としての活用	実施	継続実施		◎			◎	◎	◎	◎			
		○駅舎を活用した地域のにぎわい づくりとの連携	・高森町：風鎮祭、初市、新酒まつり ・南阿蘇村：白川水源駅祭、立野地区祭、各駅舎イベント													
	駅における各公共交通機関の結節強化	○鉄道とバス・乗合タクシー等と の乗継利便性の向上	・南阿蘇鉄道のダイヤの調整、運賃体系の整備等 ・高森駅を中心としたバスの運行整備		検討	駅整備後		◎		○				◎	◎	◎
【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	○スマート観光交通体系構築の推 進	・熊本型観光 MaaS の導入に向けた実証実験や検討の実施	検討	実施：時期未定		◎	◎	○		○	◎	◎	◎	◎	◎
		○新アクセスルートの検討、実施	・交通結末拠点からの観光乗合タクシーやシャトルバスの運行 ・道の駅との連携（サイクリングコースの整備、サイクリングステーションの設置など） ・EV バス、UD タクシーの導入促進	実施	継続実施		◎	○				◎	○	○	◎	◎
		○既存アクセスルート拡充の検 討・実施	・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ーとバス、町民バスの運行ダイヤ・ルートの設定	実施	継続実施		◎					◎	○	○	◎	◎
	阿蘇くじゅう観光圏や熊本市圏等との 広域観光ルートの整備	○広域的な誘客体制の整備	・都市間バス（たかもり号、たかちほ号）の利便性向上（鉄道との接続ダイヤ調整等） ・南阿蘇鉄道とJR 豊肥本線との接続強化事業（再掲）	実施	継続実施		◎	○					◎	◎	◎	
	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	○南阿蘇鉄道自体の観光素材とし ての磨きあげ	・トロッコ列車運行を軸とした鉄道自体の観光資源化の強化 ・南阿蘇鉄道沿線駅と大手企業がタイアップした利用促進事業（聖地化） ・特色あるイベント列車の実施 ・新駅設置の検討	実施	継続実施		◎			◎	◎	○	◎			
	外国人観光客の受入環境整備	○外国人観光客の受入環境整備	・南阿蘇鉄道の施設の言語バリアフリー化 ・多言語化に対応した新車両の導入	実施	継続実施		◎	○				◎	◎	◎	◎	◎

実施主体： ◎…中心的な立場で実施、○…積極的な協力

表 取組の実施時期及び実施主体（2／2）

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) ～ R4 (2022)	R5 (2023) ～ R9 (2027)	R10 (2028) ～ R14 (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	○学校等への出張講座開催	・小中高への公共交通網への理解を深める為の講座を開催 ・子どもを中心とした「南鉄を月に1回利用しよう運動」の展開	実施	継続実施	◎			◎	◎		◎	◎	◎	◎	
		○資金調達スキームの検討	・経営安定化基金の検討 ・観光関連産業における地域内調達率の向上と新たな産品開発等による地域内の経済循環改善による増収スキームの検討・実施（関係産業との連携促進）	検討	検討	◎						◎				
	利用促進策の検討・実施	○スクールバスとの連携による利用促進	・スクールバスと連携した、小中学校の通学での南阿蘇鉄道の利用の検討	検討	検討	◎			◎	◎		◎		◎		
		○利用促進に向けた運賃体系の見直し	・現在の乗車区間の従量性運賃から、一律運賃への変更を検討 ・シニア定期などの販売（実証実験）	実施	実施：時期未定	◎						◎	○	○	○	
		○公共交通機関のイメージ向上・PR	・メディアやSNSを活用したPR ・南鉄イメージカラー、キャラクターづくり	実施	継続実施	◎			◎	◎	○	◎				
		○環境美化、駅・バス停の魅力向上	・鉄道沿線の景観整備 ・駅施設等のバリアフリー化	実施	継続実施	◎			◎	◎	○	◎				
	需要創出策の検討・実施	○マイレール意識向上	・園児や小学生を対象に、乗車の無料招待等を行う。 ・貨客混載による新たな収益確保の検討	実施	継続実施	◎			◎	◎	◎	◎				
		○町村民・企業等へのエコ通勤の働きかけ	・カーボンニュートラルの実現に向けた取組の一環として、ノーマイカー通勤等の実施を働きかけ ・南鉄通勤定期券現物支給の検討	実施	実施：時期未定	◎	○					○	○	○	○	

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。

実施主体： ◎・・・中心的な立場で実施、○・・・積極的な協力



7-4 目標を達成するために行う事業及び実施主体

7-4-1 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不可欠な交通“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

（第1期で終了予定）

- ・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策定（R4年度策定予定）

- ・南阿蘇鉄道の持続的な経営を実現するため、各種取組を計画に位置付けて実施する。

- 上下分離による事業構造の変更

（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）

- ・南阿蘇鉄道の施設や用地を新法人「（一社）南阿蘇鉄道管理機構（仮称）」（第三種鉄道事業者）に移す。
- ・具体的には、南阿蘇鉄道から設備投資や施設の維持管理負担を切り離し、同鉄道の経営基盤を強化するため、県と南阿蘇村、高森町が新法人を設立して施設などを引き継ぎ、同鉄道に無償貸与する。
- ・車両は引き続き南阿蘇鉄道が保有し、運行を担う。駅舎は地元2町村が所有する。

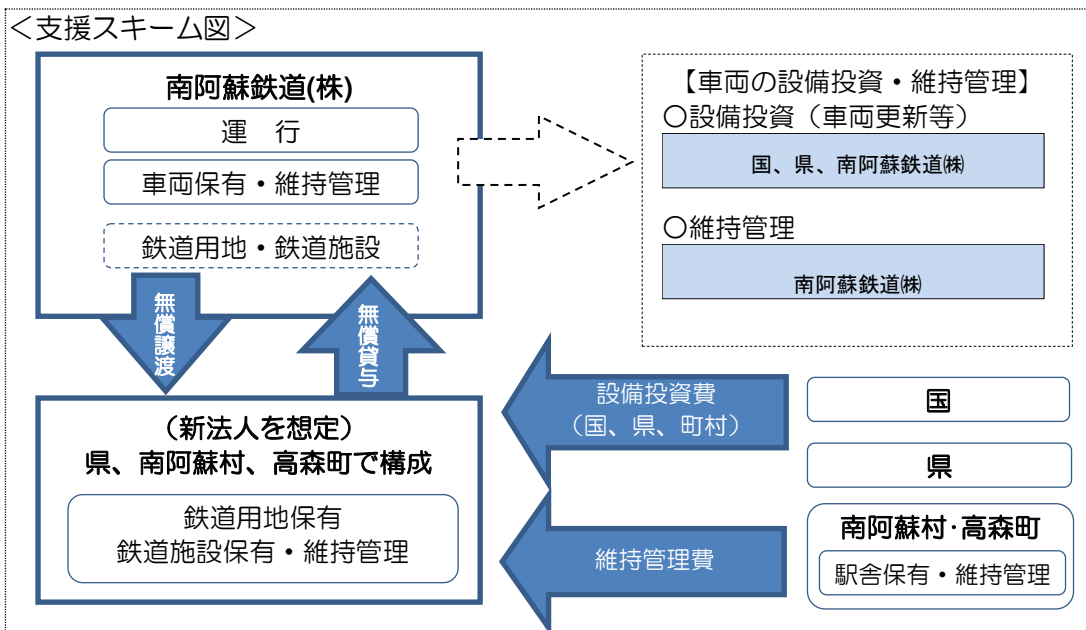


図 事業構造変更後のスキーム図

●南阿蘇鉄道の持続的な経営を支援するための取組の実施

- ・利用者等のニーズに基づくサービスの改善（広域的な誘客体制の整備の実施等。7-4-5「観光振興と一体となった公共交通網の構築」において後掲。）
- ・各種利用促進事業の実施（スマート観光交通体系構築の推進や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の実施等。7-4-5「観光振興と一体となった公共交通網の構築」において後掲。）
- ・南阿蘇鉄道豊肥本線接続強化事業（南阿蘇鉄道JR豊肥本線への乗り入れ。7-4-3「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」において後掲。）
- ・信金調達スキームの検討（経営安定化基金等の検討等。7-4-6「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」において後掲。）

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	町村、県、国、南鉄	実施	-	-
鉄道事業再構築事業の実施	町村、県、南鉄	計画策定	実施：R5.4～	

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

（第1期で終了予定）

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 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

① 現在（中松～高森間の部分運転）

- ・南阿蘇鉄道の一部不通により、主な動線は地域間、地域内ともにバスで結ばれる。

② 全線復旧後

- ・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。

■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

（第１期で終了予定）

●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

●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	町村、住民、地域団体、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、競合を解消することで、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明確化と連携強化****●南阿蘇鉄道・豊肥本線接続強化（南阿蘇鉄道のＪＲ豊肥本線への乗入れ）事業**

南阿蘇鉄道は立野駅でＪＲ豊肥本線と接続し、肥後大津・熊本方面、阿蘇・竹田方面などとの地域外への通勤・通学、買物、通院など日常生活の主な交通手段として、また、阿蘇くまもと空港の最寄駅である肥後大津駅から南阿蘇地域へ観光客を呼び込む役割を担っている。このことから、地域住民のニーズに対応した公共交通網の構築や熊本都市圏と南阿蘇地域を結ぶ広域観光ルートの整備として、南阿蘇鉄道のＪＲ豊肥本線への乗入れに向けた取組を着実に進める。

・これまでの取り組み

年 度	内 容
平成 30 年度	事業の検討・調査
令和元年度	事業の事業費・便益等の精査
令和 2 年度	事業の方針を決定
令和 3 年度	事業スキームの整理、基本設計/実施設計

・今後のスケジュール

年 度	内 容
令和 4 年度	接続工事開始、運行内容等の細目協議
令和 5 年度	乗入れ運行開始（午前、午後各 1 往復）を目指す※
令和 10 年度	乗入れ本数増便（午前、午後各 2 往復）を目指す※

※実現に向けて、南阿蘇鉄道とＪＲ九州との間で協議中

・接続強化（ＪＲ 豊肥本線への直通乗り入れ）の利用者数(増分)

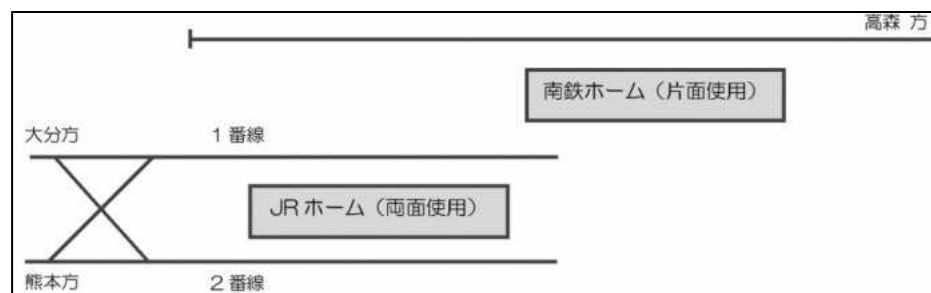
乗入れ運行開始 1 年目 62 人／日※（乗入本数：2 往復/日）

乗入れ運行開始 5 年目 125 人／日※（乗入本数：4 往復/日）

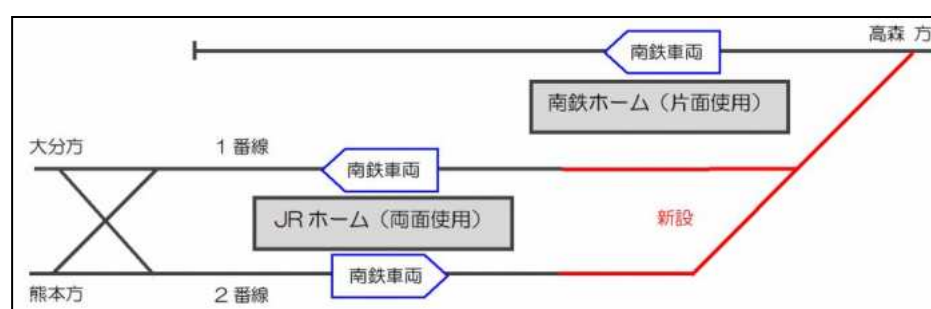
※南阿蘇鉄道沿線自治体による試算

・概要図

整備前



整備後



●立野駅周辺整備事業

- ・駅、隣接の交流施設、駐車場整備

●高森駅周辺再開発

- ・駅舎建替え、隣接の交流施設、駐車場整備

■バス・乗合タクシーに関するリソース（車、運転手）の効率運用による高齢者世帯の分布等に配慮した交通手段の確保

●効率的な公共交通網の構築

（実施する取組の例）

- ・南阿蘇鉄道を軸とし、それに接続するバスをはじめとした二次交通の接続強化及び、より効率的な公共交通網の構築
- ・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明確化と連携強化	JR 豊肥本線接続強化	町村、県、南鉄、JR	整備中	R5 全線開通以降	
	立野駅周辺整備事業	町村、南鉄、JR	整備中	R5.4 完成予定	
	高森駅周辺再開発	町村、南鉄	整備中	R5.4 完成予定 (防災施設は R6)	
バス・乗合タクシーに関するリソース（車、運転手）の効率運用による高齢者世帯の分布等に配慮した交通手段の確保		町村、警察、住民、地域団体、バス事業者、タクシー事業者	実施	R5 全線再開以降	

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、拠点的役割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）

- 立野駅周辺整備事業（再掲）
 - ・駅、隣接の交流施設、駐車場整備（再掲）
- 高森駅周辺再開発（再掲）
 - ・防災拠点としての駅舎及び周辺整備
 - ・芝生広場の整備、活用

■地域住民の集いの場としての駅の利活用の推進

- 地域住民の定期的な駅の利活用の仕掛けづくり
（実施する取組の例）
 - ・高齢者サロンの検討
 - ・地域の子どもたちの「たまり場」
 - ・地域の祭りのイベント会場としての活用
- 駅舎を活用した地域のにぎわいづくりとの連携
（実施する取組の例）
 - ・高森町：風鎮祭、初市、新酒まつり
 - ・南阿蘇村：白川水源駅祭、立野地区祭、各駅舎イベント

■駅における各公共交通機関の結節強化

- 鉄道とバス・乗合タクシー等との乗継利便性の向上
（実施する取組の例）
 - ・南阿蘇鉄道のダイヤの調整、運賃体系の整備等
 - ・高森駅を中心としたバスの運行整備

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）	立野駅周辺整備事業（再掲）	町村、南鉄、JR	整備中	R5.4 完成予定	
	高森駅周辺再開発（再掲）	町村、南鉄	整備中	R5.4 完成予定 （防災施設は R6）	
地域住民の集いの場としての駅の利活用の推進	地域住民の定期的な駅の利活用の仕掛けづくり	町村、住民、地域団体、観光従事者、南鉄	実施	継続実施	
	駅舎を活用した地域のにぎわいづくりとの連携				
駅における各公共交通機関の結節強化	鉄道とバス・乗合タクシー等との乗継利便性の向上	町村、警察、南鉄、JR、バス事業者、タクシー事業者	検討	駅整備後	

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む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

●スマート観光交通体系構築の推進

(実施する取組の例)

- 熊本型観光 MaaS の導入に向けた実証実験や検討の実施

※ 熊本県は、令和 3 年 12 月～令和 4 年 3 月にかけて、「車がなくてもお得に阿蘇 Be MaaS（あそべまーず）!!」と称し、熊本型観光 MaaS の実証実験を実施。令和 4 年度以降、本格実施に向けた協議・検討を進める予定。



●新アクセスルートの検討、実施

(実施する取組の例)

- 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
- 道の駅との連携（サイクリングコースの整備、サイクリングステーションの設置など）
- EV バス、UD タクシーの導入促進

注) UD タクシー（ユニバーサルデザインタクシー）
健全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 TODAY in Japan 2015」より引用）



●既存アクセスルート拡充の検討・実施

(実施する取組の例)

- 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

●広域的な誘客体制の整備

(実施する取組の例)

- ・都市間バス（たかもり号、たかちほ号）の利便性向上（鉄道との接続ダイヤ調整等）
- ・南阿蘇鉄道とJR豊肥本線との接続強化事業（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

●南阿蘇鉄道自体の観光素材としての磨きあげ

(実施する取組の例)

- ・トロッコ列車運行を軸とした鉄道自体の観光資源化の強化
- ・南阿蘇鉄道沿線駅と大手企業がタイアップした利用促進事業（聖地化）
- ・特色あるイベント列車の実施
- ・新駅設置の検討

■外国人観光客の受入環境整備

●外国人観光客の受入環境整備

(実施する取組の例)

- ・南阿蘇鉄道の施設の言語バリアフリー化
- ・多言語化に対応した新車両の導入

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	スマート観光交通体系構築の推進	町村、県、警察、観光従事者、南鉄、JR、バス事業者、タクシー事業者	検討	実施：時期未定	
	新アクセスルートの検討、実施	町村、県、観光従事者、南鉄、JR、バス事業者、タクシー事業者	実施	継続実施	
	既存アクセスルート拡充の検討・実施	町村、観光従事者、南鉄、JR、バス事業者、タクシー事業者	実施	継続実施	
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	広域的な誘客体制の整備	町村、県、南鉄、JR、バス事業者	実施	継続実施	
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	南阿蘇鉄道自体の観光素材としての磨きあげ	町村、住民、地域団体、観光従事者、南鉄	実施	継続実施	
外国人観光客の受入環境整備		町村、県、観光従事者、南鉄、JR、バス事業者、タクシー事業者	実施	継続実施	

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**

●学校等への出張講座開催

(実施する取組の例)

- ・小中高への公共交通網への理解を深める為の講座を開催
- ・子どもを中心とした「南鉄を月に1回利用しよう運動」の展開

●資金調達スキームの検討

(実施する取組の例)

- ・経営安定化基金の検討
- ・観光関連産業における地域内調達率の向上と新たな産品開発等による地域内の経済循環改善による増収スキームの検討・実施（関係産業との連携促進）

■利用促進策の検討・実施

●スクールバスとの連携による利用促進の検討

(実施する取組の例)

- ・スクールバスと連携した、小中学校の通学での南阿蘇鉄道の利用

●利用促進に向けた運賃体系の見直し

(実施する取組の例)

- ・現在の乗車区間の従量性運賃から、一律運賃への変更を検討
- ・シニア定期などの販売（実証実験）（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

(実施する取組の例)

- ・メディアやSNSを活用したPR
- ・南鉄イメージカラー、キャラクターづくり

●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

(実施する取組の例)

- ・鉄道沿線の景観整備
- ・駅施設等のバリアフリー化

■需要創出策の検討・実施需要創出策の検討・実施

●マイレール意識向上

(実施する取組の例)

- ・園児や小学生を対象に、乗車の無料招待等を行う。
- ・貨客混載による新たな収益確保の検討

●町村民・企業等へのエコ通勤の働きかけ

(実施する取組の例)

- ・カーボンニュートラルの実現に向けた取組の一環として、ノーマイカー通勤等の実施を働きかけ
- ・南鉄通勤定期券現物支給の検討

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	学校等への出張講座開催	町村、住民、地域団体、南鉄、JR、バス事業者、タクシー事業者	実施	継続実施	
	資金調達スキームの検討	町村、南鉄	検討	検討	
利用促進策の検討・実施	スクールバスとの連携による利用促進	町村、住民、地域団体、南鉄、バス事業者	検討	検討	
	利用促進に向けた運賃体系の見直し	町村、南鉄、JR、バス事業者、タクシー事業者	実施	実施：時期未定	
	公共交通機関のイメージ向上・PR	町村、住民、地域団体、南鉄	実施	継続実施	
	環境美化、駅・バス停の魅力向上	町村、住民、地域団体、南鉄	実施	継続実施	
需要創出策の検討・実施	マイレール意識向上	町村、住民、地域団体、観光従事者、南鉄	実施	継続実施	
	町村民・企業等へのエコ通勤の働きかけ	町村、県、南鉄、JR、バス事業者、タクシー事業者	実施	実施：時期未定	

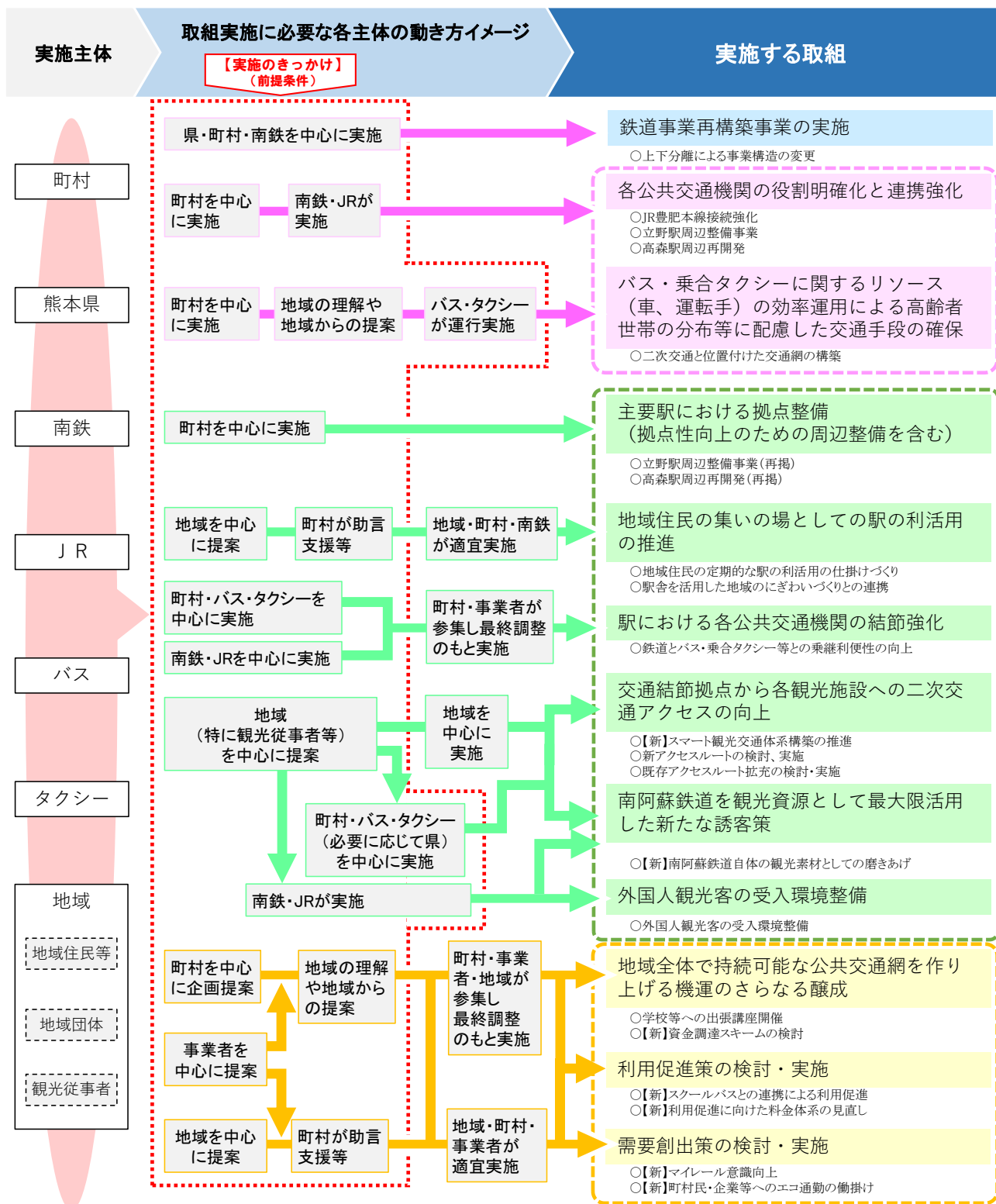


図 各実施主体のアクション（イメージ）

7-5 目標達成に向けたマネジメント

7-5-1 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

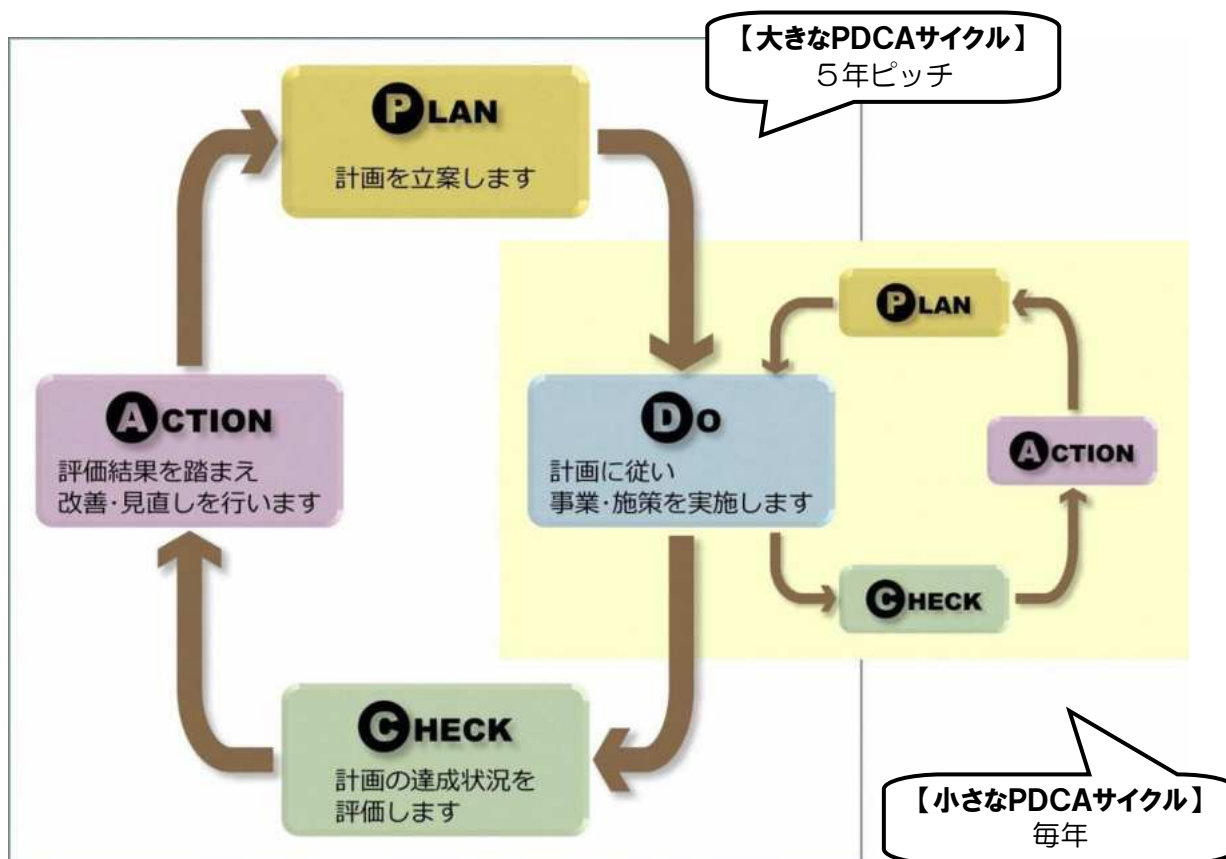


図 PDCAサイクルのイメージ

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)																								Check (評価)	Action (改善)	Plan (計画)												
当年度事業	準備																								実施												評価	改善策の検討・見直し	次年度計画の作成
当年度予算	予算執行																																						
次年度予算	予算編成																								議決														
議会	6月定例会 9月定例会 12月定例会 3月定例会 必要に応じ補正予算措置 次年度予算の議決																																						
南阿蘇鉄道沿線 地域公共交通活性化協議会	議題に応じて開催（年2～3回程度） 年度末開催 ・次年度計画の承認 ・次年度予算案の承認 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きを行う。																																						

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
	営業収支率	● 毎年実施 ※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

7-5-2 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。

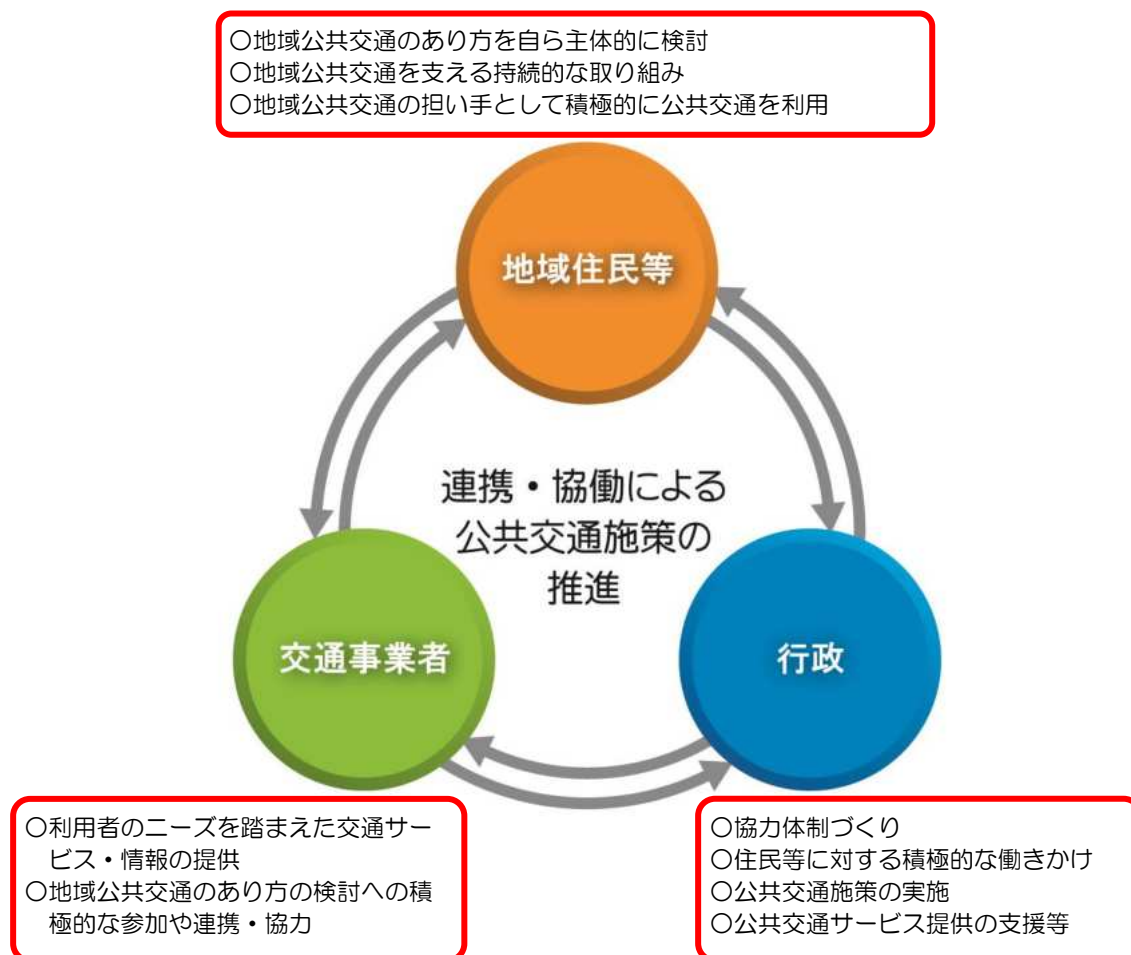


図 本計画のマネジメント推進体制

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。

補助系統に係る事業の概要や役割等を示した一覧表

実施主体	運行系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	補助事業の活用	役割
交通事業者	白水コース	高森中央	白川水源入口 温泉センター瑠璃	立野駅	路線定期運行	フィーダー補助	地域の幹線や地域拠点と接続する支線交通として、住民や観光客の移動を担う。
交通事業者	白水コース (短縮)	高森中央	白川水源入口	立野駅	路線定期運行	フィーダー補助	地域の幹線や地域拠点と接続する支線交通として、住民や観光客の移動を担う。
交通事業者	久木野コース	高森中央	あそ望の郷 長陽駅前	南阿蘇村 役場	路線定期運行	フィーダー補助	地域の幹線や地域拠点と接続する支線交通として、住民や観光客の移動を担う。

(備考)

- ・上記系統については、地域公共交通確保維持改善事業を活用し、継続的な運行を維持する必要があるものをまとめたもの。