

JR 肥薩線鉄道復旧調査・検討事業

中間報告

(要旨)

令和 5 年 6 月

JR肥薩線再生協議会

(受託者:株式会社野村総合研究所)

目次

1. 検討実施の背景・目的・実施内容	3
2. 地域の現状把握・予測および鉄道復旧の課題整理	7
3. 地域の目指す姿	11
4. 肥薩線利活用策の検討	15
5. 効果および負担手法の検討	22

注) 本報告書内では、以下の用語について独自に意味を定義している。

- 「肥薩線」: 特記無き場合は、JR 肥薩線(八代～人吉間)を指す
- 「関係地域」: 特記無き場合は、「JR 肥薩線再生協議会」に参加の 12 市町村を指す
- 「沿線 4 市町村」: 肥薩線(八代～人吉間)の駅が立地する八代市・芦北町・球磨村・人吉市を指す
- 「地域公共交通」: 以下に示す「幹線交通」と「フィーダー交通」を包括的に指す
- 「幹線交通」: 主に市町村域を越えて結ぶ公共交通を指す
- 「フィーダー交通」: 主に市町村域内を結ぶ公共交通(幹線交通からの二次交通等)を指す
- 「代表駅」: 各鉄道路線における、各市町村の役場最寄駅を指す

1. 検討実施の背景・目的・実施内容

1.1. 検討実施の背景・目的

令和2年7月豪雨で被災した「JR 肥薩線」について、熊本県は国・JR 九州および地元 12 市町村とともに、まずは鉄道での復旧を目指し、復旧方法及び復旧後の肥薩線のあり方について協議を実施している。JR 肥薩線の鉄道復旧に関しては、JR 九州が試算した概算復旧費約 235 億円という膨大な復旧費とともに、被災前から年間 9 億円の赤字(八代～吉松間)が発生している路線であり、持続可能性も大きな課題である。そのような中、復旧費については、国・県・JR 九州で構成する「JR 肥薩線検討会議」において、国の河川・道路の復旧工事との事業間連携で縮減される額を差し引くと約 76 億円になるという見通しが示された。

また、県と地元 12 市町村で構成する「JR 肥薩線再生協議会」では、JR 肥薩線が全国ローカル路線の中でもトップクラスの魅力を持ち、地域にとって必要不可欠な観光資源であることを踏まえ、地域全体が利活用促進に取り組み、“JR 肥薩線自体の価値向上”“地域全体の観光魅力アップ”“人の移動・集客”の3つの要素によって、人流・経済活性化の好循環を生み出し、鉄道を軸とした地域振興を進めていくことを確認した。

一方、持続可能性に関しては、JR 九州から鉄道の持続可能性を担保するための検討課題を定量的に検証する必要性を示されている。

上記の背景を踏まえて、本検討では、鉄道復旧後の持続可能性について、利用実態や潜在需要の把握、復旧がもたらす経済効果等に関するファクトとデータを基にした調査・分析や、鉄道を軸とした地域振興・活性化等の検討と需要予測を行う。また、地域振興・活性化等に必要な費用と便益の比較・検討を行ったうえで、JR 肥薩線の復旧と利活用を軸とした地域の再生ビジョンを描き、具体的な利活用策や費用負担、責任主体のあり方に関する方向性も含め、「JR 肥薩線再構築方針(案)」として取りまとめることを目的とする。

1.2. 検討の実施内容

上記の背景・目的を踏まえ、本検討では以下の内容を実施する。このうち、中間報告では、①②③の検討結果と、④⑤の検討状況(具体的な数値算出結果を除く、手法整理・項目整理等)を記載する。

なお、本検討の実施状況と、JR 九州から示された「検討すべき課題」の対応関係は図表 1 の通りである。

① 地域の現状把握・予測

各市町村の既存計画や各種統計データ等をもとに、関係地域の特性や将来的な環境変化を整理する

② 鉄道復旧の課題整理

仮に肥薩線を鉄道で復旧した場合に、上記の将来予測も踏まえて想定される課題を整理する

③ 地域の目指す姿の検討

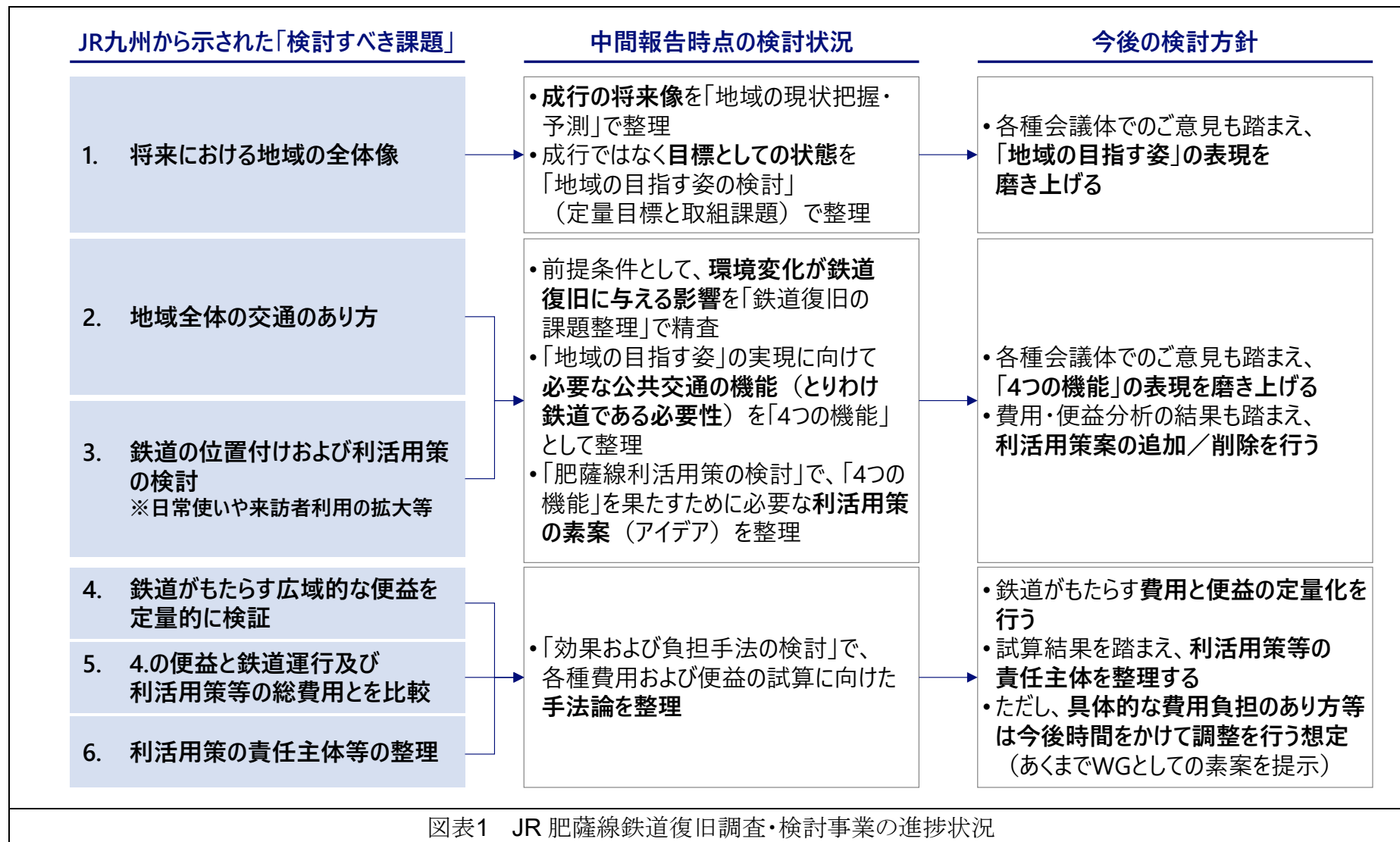
各種ヒアリング(関係地域、関連団体、有識者等)やアンケート調査(住民向け、観光客向け)、再生協議会 WG 内での議論等をもとに、関係地域が 10～20 年後に目指すべき姿を整理する

④ 肥薩線利活用策の検討

上記の「目指す姿」を実現するために、肥薩線をどのように利活用するべきか、目標値や打ち手を整理する

⑤ 効果および負担手法の検討

肥薩線の復旧および利活用策における費用・便益を試算し、合理的と考えられる費用負担のあり方を整理する



1.3. アンケート調査およびヒアリング調査の実施

地域の目指す姿の検討や、肥薩線利活用策の検討、効果および負担手法の検討にあたっては、既存の検討資料や統計のみでは、意見の集約や定量的な検証に必要なデータが不足することが想定されたため、本検討に際して以下に挙げる追加的な調査を実施した。

① 個別住民へのアンケート調査 (以下、「住民アンケート」とする)

肥薩線駅周辺住民約 3,600 世帯を対象に、Web 回答および郵送回答形式で、公共交通の利用状況や、肥薩線の利用意向、希望する利活用策等を聴取した

② 地区代表者へのアンケート調査 (以下、「代表者アンケート」とする)

関係地域のうち、①の対象外となる球磨郡(球磨村除く)8 町村および八代市坂本町の一部地区を対象に、自治会長・民生委員等の地区代表者に対して、Web 回答および郵送回答形式で、地区住民の公共交通の利用状況や、肥薩線の利用意向、希望する利活用策等を聴取した

③ 高校生へのアンケート調査 (以下、「高校生アンケート」とする)

人吉高校、球磨工業高校、球磨中央高校、南稜高校に通学する高校生を対象に、Web 回答形式で、公共交通の利用状況や、肥薩線の利用意向、希望する利活用策等を聴取した

④ ヒアリング調査

関係地域(自治体)との意見交換に加えて、くま川鉄道、人吉球磨観光地域づくり協議会(観地協)、旅行代理店、学識等に対するヒアリングを実施し、地域の目指す姿や、肥薩線の利活用に向けた課題等を聴取した

⑤ 観光客へのアンケート調査 (以下、「観光客アンケート」とする)

首都圏・中部圏・関西圏・福岡県・熊本県在住者のうち、人吉・球磨地域を観光目的で訪問した人や、南九州の主要温泉地への観光旅行を経験した人を対象に、Web 回答形式で、訪問理由や、肥薩線の利用実績、観光地に求める条件等を聴取した

2. 地域の現状把握・予測および鉄道復旧の課題整理

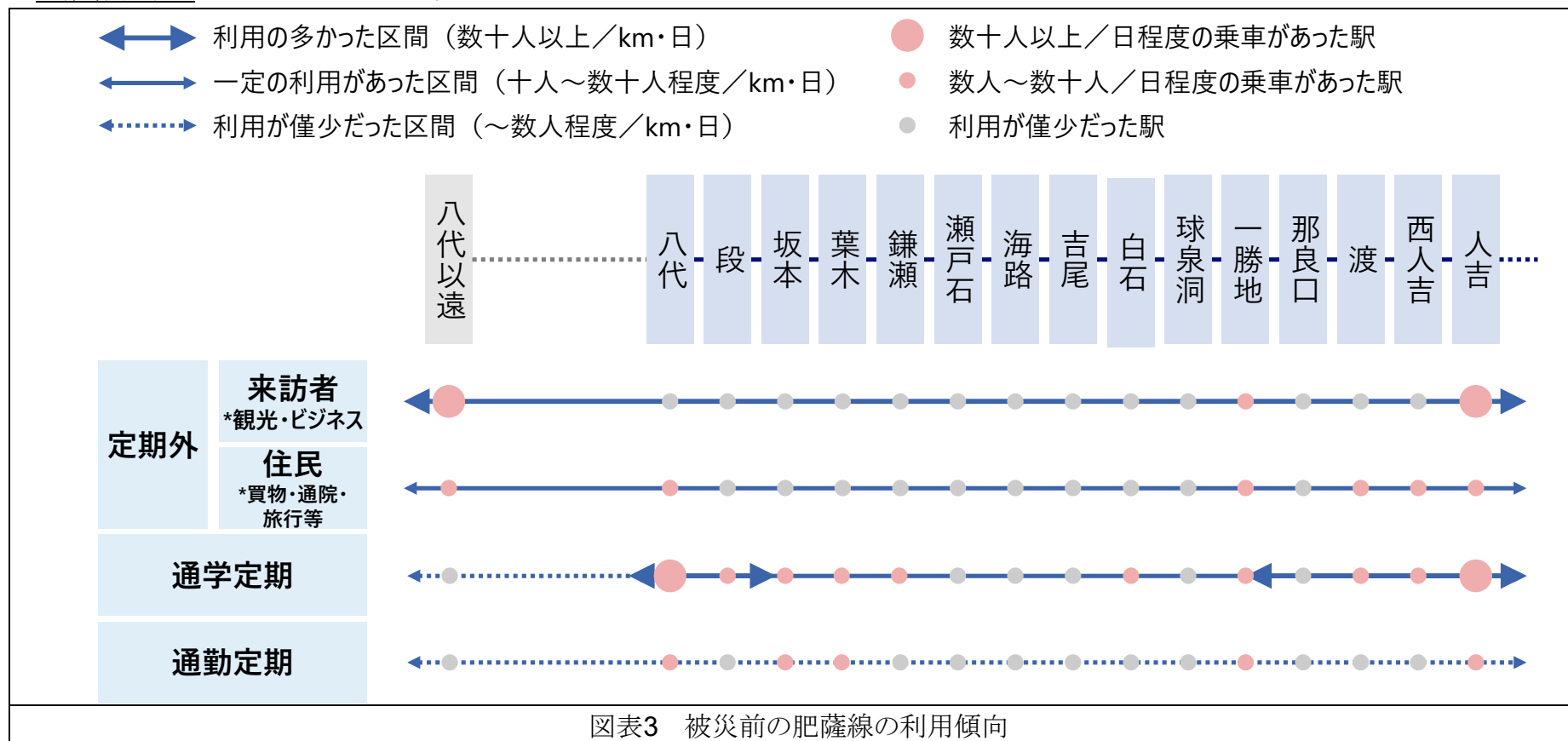
再生協議会 WG 内での議論、アンケート調査およびヒアリング調査等を踏まえると、肥薩線は関係地域において、域外から交流人口（観光客等）を呼び込み地域経済に多大な貢献をしてきたとともに、主に免許を持たない住民の貴重な足として活用されていることが改めて確認された。特に観光利用については、観光客アンケートで過去の肥薩線利用者の約 6 割が「肥薩線が運休していたら、人吉・球磨地域を訪問しなかった」と回答するなど、「鉄道だからこそ選ばれる」という観光資源としての価値が大きいことが確認された。さらに、地域住民の間でも、こうした肥薩線の役割を踏まえて、復旧を希望する声が多く見られた（図表 2）。

肥薩線の役割・効果	・ SL人吉をはじめとする観光列車や、球磨川沿い車窓の美しさ、唯一無二の歴史の魅力によって、被災前は年間約4万5千人*の観光客が利用する人気の観光路線となっていた（観光消費額にもとづく経済波及効果は約8.5億円**） ・ 肥薩線を利用する観光客は、肥薩おれんじ鉄道やくま川鉄道との乗り継ぎなど、鉄道ネットワークを活かした周遊観光を行う人も多く、沿線にとどまらない広域的な集客効果を発揮していた ・ 加えて、肥薩線の存在は、デスティネーションキャンペーン等によるJRグループの観光PRや、鉄道フリーパスを利用するインバウンド客の呼び込み、旅行代理店によるツアー組成など、幅広い集客に繋がっていた ・ また、高校生の通学利用や高齢者の買物・通院利用など、主に車の運転が難しい地域住民の日常的な足としても利用されていた
住民や利用者の声	・ 肥薩線を利用した観光客のうち、約6割の人が「肥薩線が運休していたら、人吉・球磨地域を訪問しなかった」と回答 ・ （費用負担の前提を置かない状態での質問である点に留意が必要であるものの）住民アンケートでは6割超が、高校生アンケートでは約8割が「鉄道としての復旧」を希望 ・ また、鉄道での復旧を希望する理由としては、「鉄道があると観光客が多く訪れる」が最も多く、地域住民の間でも、地域経済の活性化に欠かせない存在として認識されている

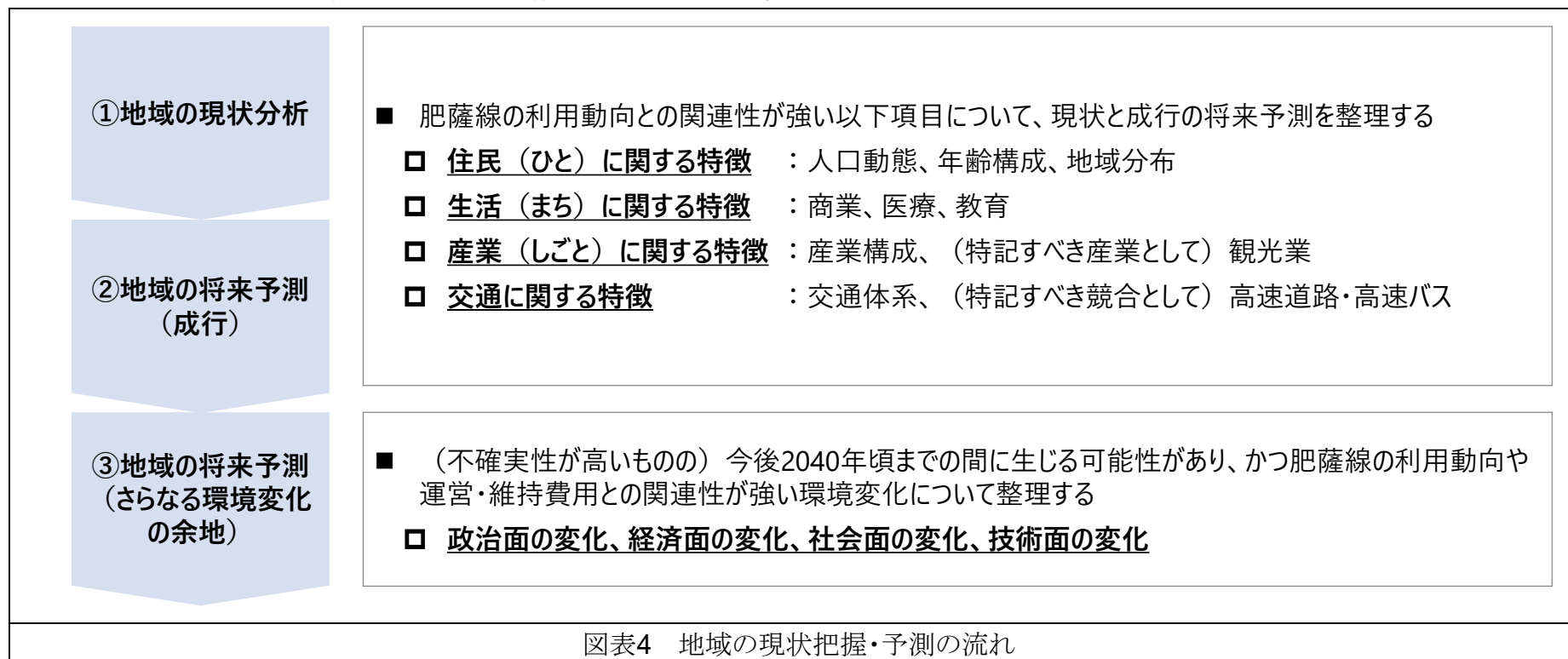
図表2 肥薩線が関係地域で果たしてきた役割（概要）

*2017～2019 年度平均の推計値（往復=1 名換算） **肥薩線利用観光客数・1 人あたり観光消費額・産業連関表をもとに推計 注）数値は暫定推計値

また、こうした肥薩線の役割を踏まえた被災前の利用傾向についても整理を行い、図表3の通り取りまとめた。肥薩線の主要旅客流動としては、来訪者(観光・ビジネス目的等)が八代以遠～人吉間を利用するケース、学生(通学目的)が八代～坂本間や一勝地～人吉間等を利用するケースが存在し、このほか住民(買物・通院・旅行等)が八代以遠・八代・人吉等を目的地として利用するケースも一定数存在することが明らかになった。



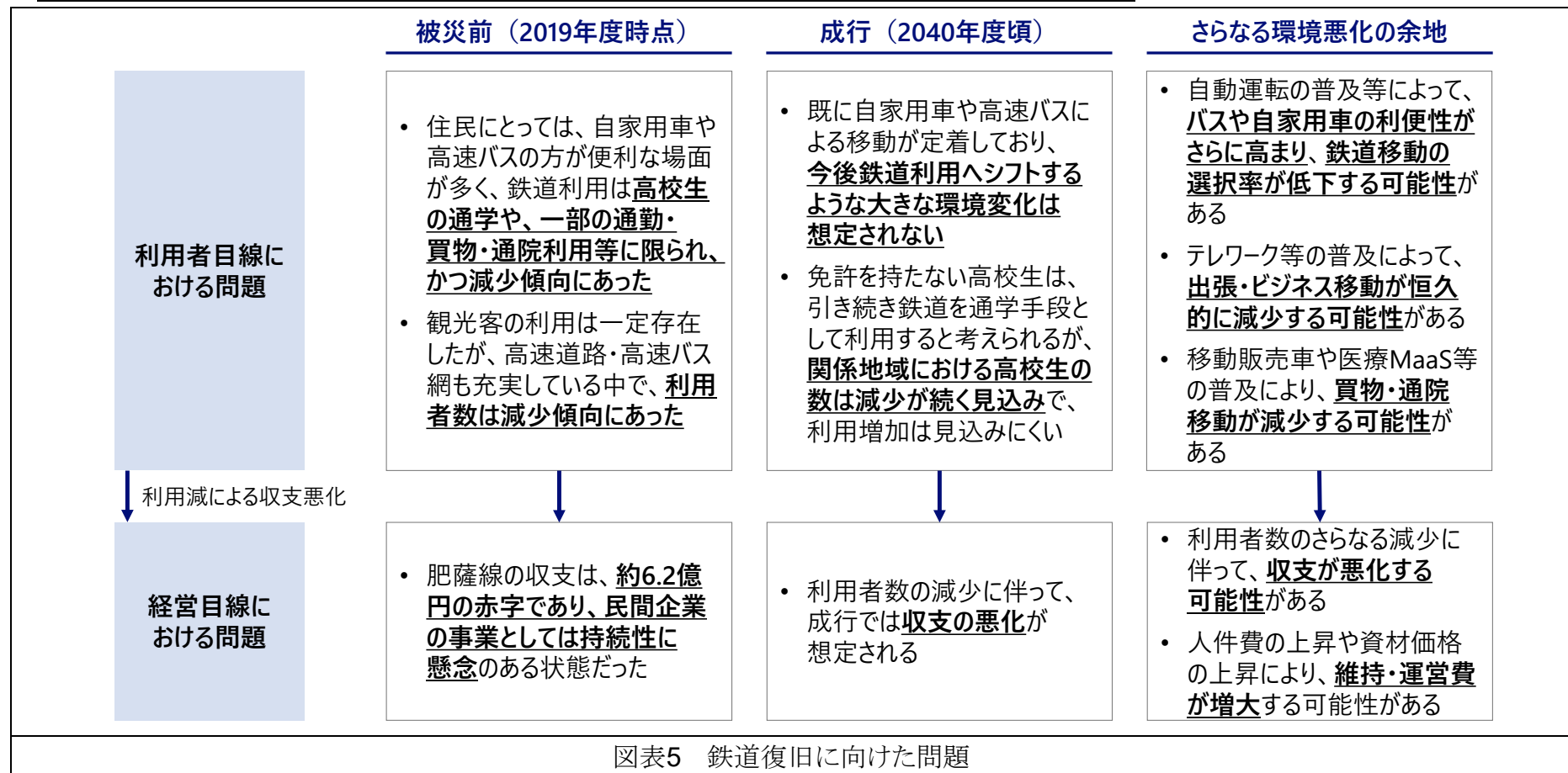
一方で、今後は関係地域における人口減少の進展や、新たな交通モードの普及など環境変化も予想される。こうした環境変化の影響を分析するために、「地域の現状把握・予測」として、図表 4 に示すように、①地域の現状分析、②地域の将来予測(成行)、③地域の将来予測(さらなる環境変化の余地)の 3 段階で整理を実施した。



上記の整理および肥薩線の経営状況を踏まえ、鉄道復旧に向けた問題を整理したものが図表 5 である。

関係地域においては、今後 20 年間で大幅な人口減少が進み、成行では肥薩線の利用者数はさらに減少することが想定される。また、「さらなる環境悪化の余地」として、自動運転車の普及や、移動販売車・医療 MaaS 等の普及によって、鉄道移動需要の減少や、人件費の上昇等に伴う維持・運営費の増大などが懸念される。

こうした背景を踏まえた「鉄道復旧に向けた課題」として、①単に被災前の状態に復旧させるのみならず、交流人口（観光関連）と定住人口（住民関連）それぞれに関して、肥薩線を活かした地域の発展のあり方を整理すること、②肥薩線の便益に応じた適切な費用分担のあり方を整理すること が必要である旨、**JR 肥薩線再生協議会 WG** 内で改めて認識を共有した。



3. 地域の目指す姿

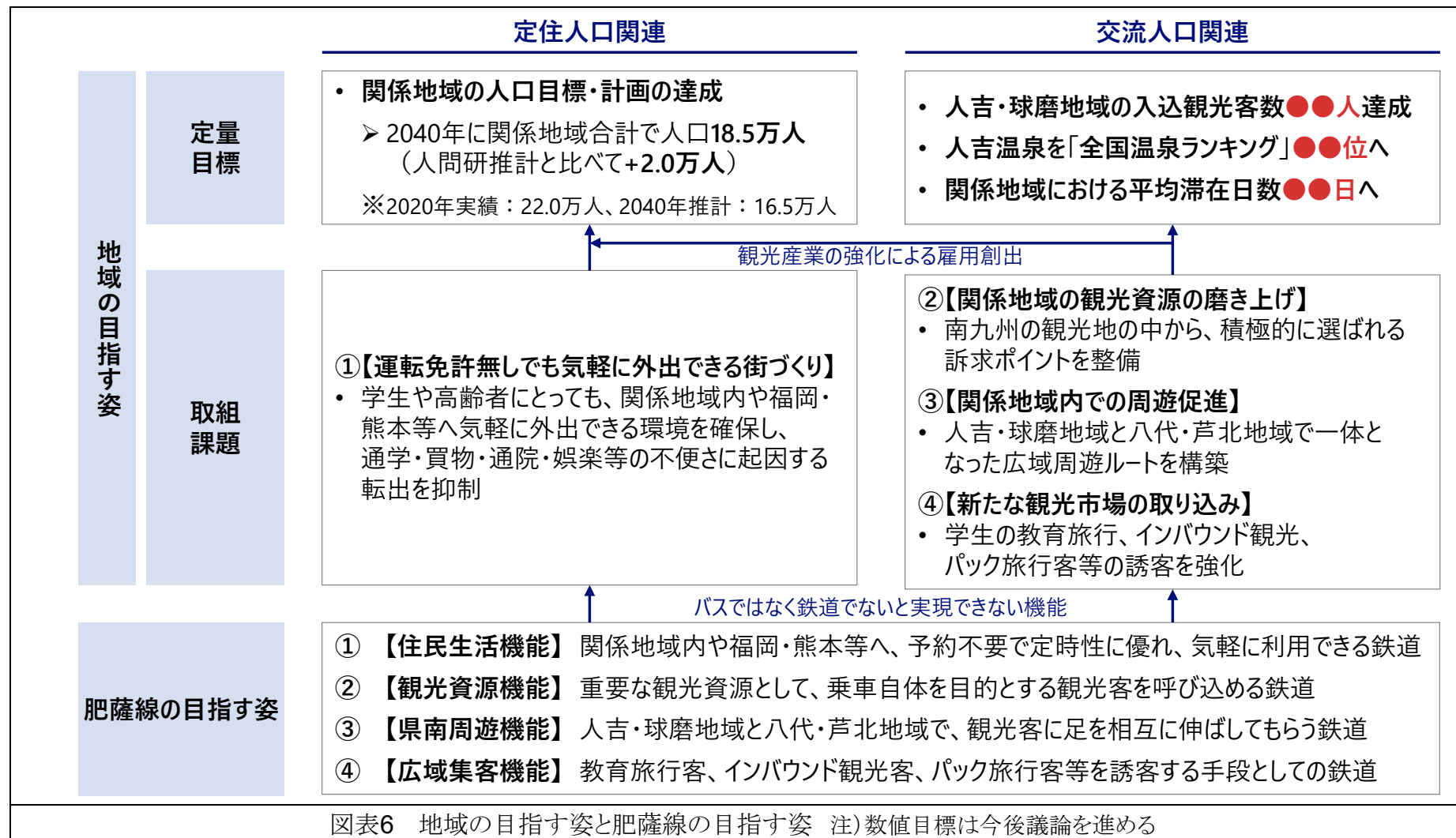
地域の現状把握・予測および鉄道復旧の課題整理と、各種ヒアリング(関係地域、関連団体、有識者等)やアンケート調査(住民向け、観光客向け)、再生協議会 WG 内での議論等をもとに、関係地域および肥薩線が 10～20 年後に目指すべき姿を図表 6 の通り整理した。

関係地域が目指す姿としては、定住人口関連の定量目標(既存の人口目標・計画)と、交流人口関連の定量目標(入込観光客数の伸長、地域内での消費活動を促進する観点での平均滞在日数の伸長等)の達成が最終的な到達点になると考えられる。また、これらの定量目標を達成するための取組課題として、公共交通とも関連する内容として、大きく以下の 4 項目を設定した。

- ① 運転免許無しでも気軽に外出できる街づくり
- ② 関係地域の観光資源の磨き上げ
- ③ 関係地域内での周遊促進
- ④ 新たな観光市場の取り込み

また、これらの取組課題の解決に向けて必要な公共交通の整理として、各取組課題に対応させる形で、肥薩線がバスではなく鉄道だからこそ果たせる機能(肥薩線を目指す姿)として、以下の 4 項目を導出した。

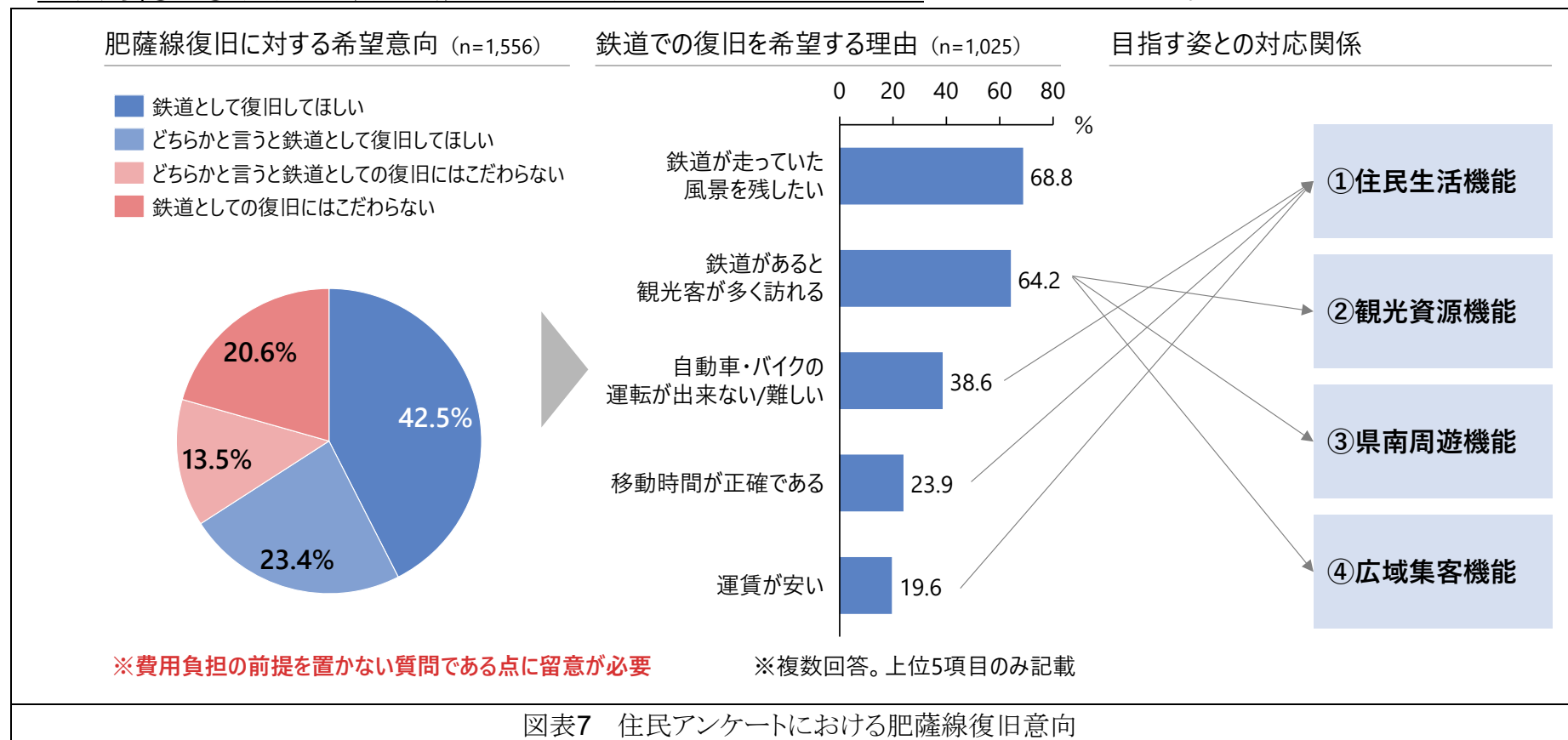
- ① 住民生活機能
- ② 観光資源機能
- ③ 県南周遊機能
- ④ 広域集客機能



図表6 地域の目指す姿と肥薩線の目指す姿 注) 数値目標は今後議論を進める

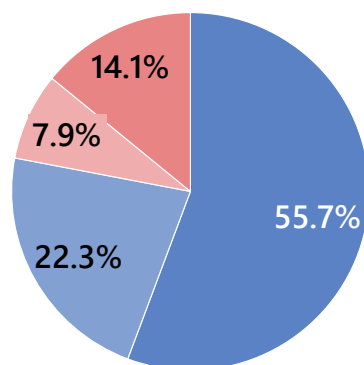
なお、住民アンケートおよび高校生アンケートでは、肥薩線復旧を希望する声が過半数（住民アンケートで6割超、高校生アンケートで約8割）となり、復旧希望理由としては「鉄道があると観光客が多く訪れる」を選択した人が最も多い結果となった。

当該アンケート調査は費用負担の前提を置かない状態での質問である点に留意が必要であるものの、地域住民からも特に肥薩線の目指す姿②～④（交流人口関連の機能）に対する期待は高いものと考えられる（図表7および図表8）。



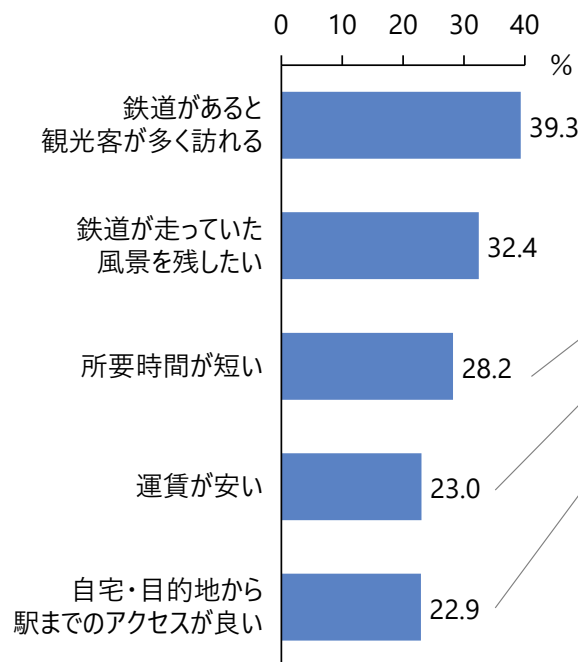
肥薩線復旧に対する希望意向 (n=1,576)

- 鉄道として復旧してほしい
- どちらかと言うと鉄道として復旧してほしい
- どちらかと言うと鉄道としての復旧にはこだわらない
- 鉄道としての復旧にはこだわらない



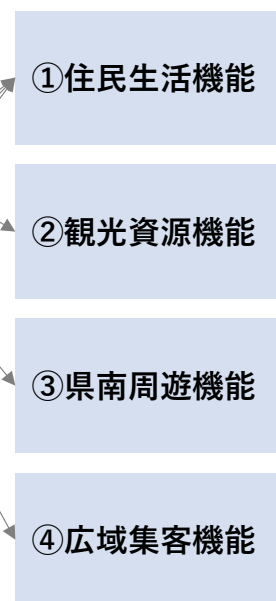
※費用負担の前提を置かない質問である点に留意が必要

復旧希望理由として選ばれた割合 (n=1,229)



※複数回答。上位5項目のみ記載

目指す姿との対応関係



図表8 高校生アンケートにおける肥薩線復旧意向

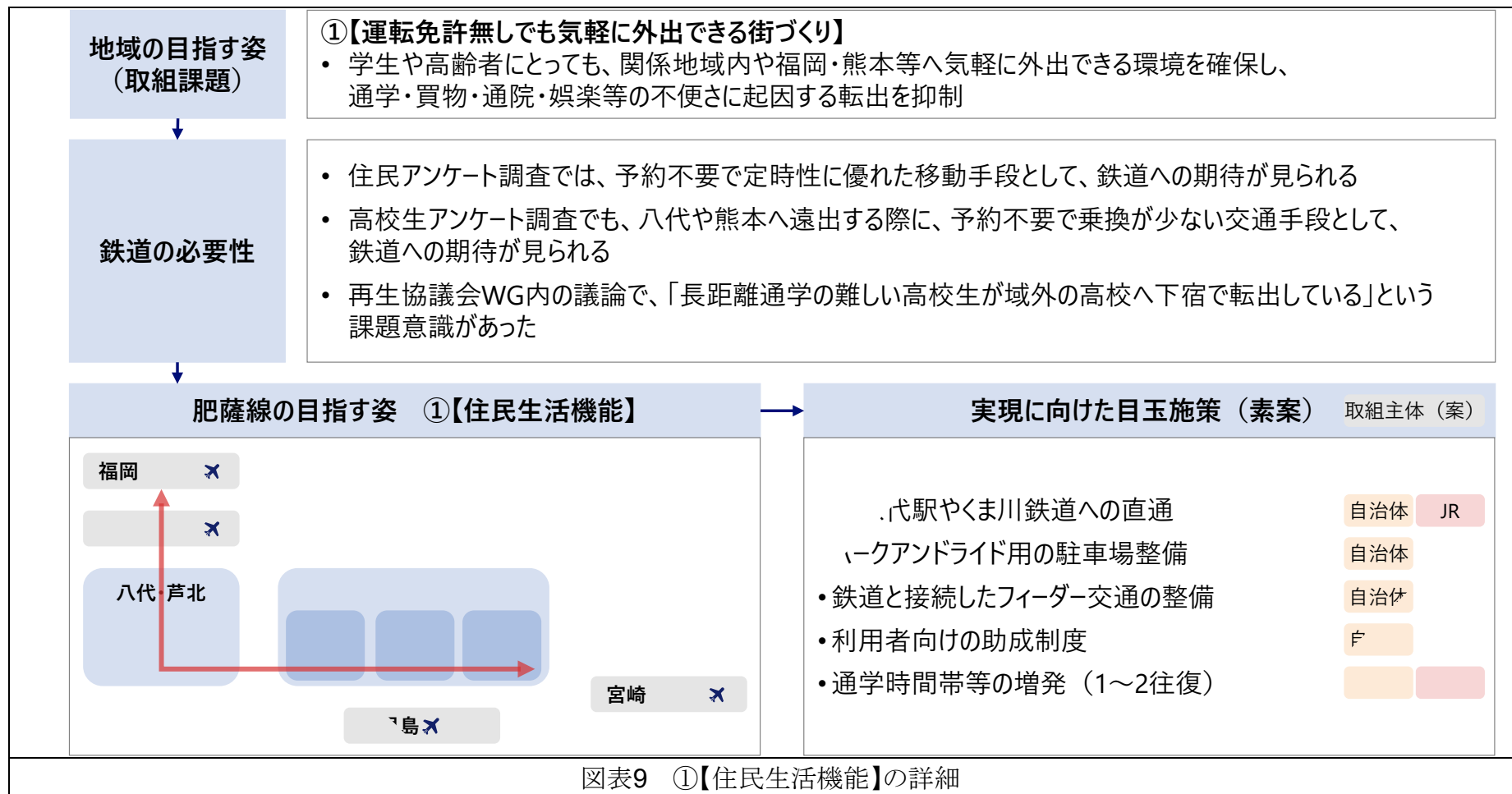
4. 肥薩線利活用策の検討

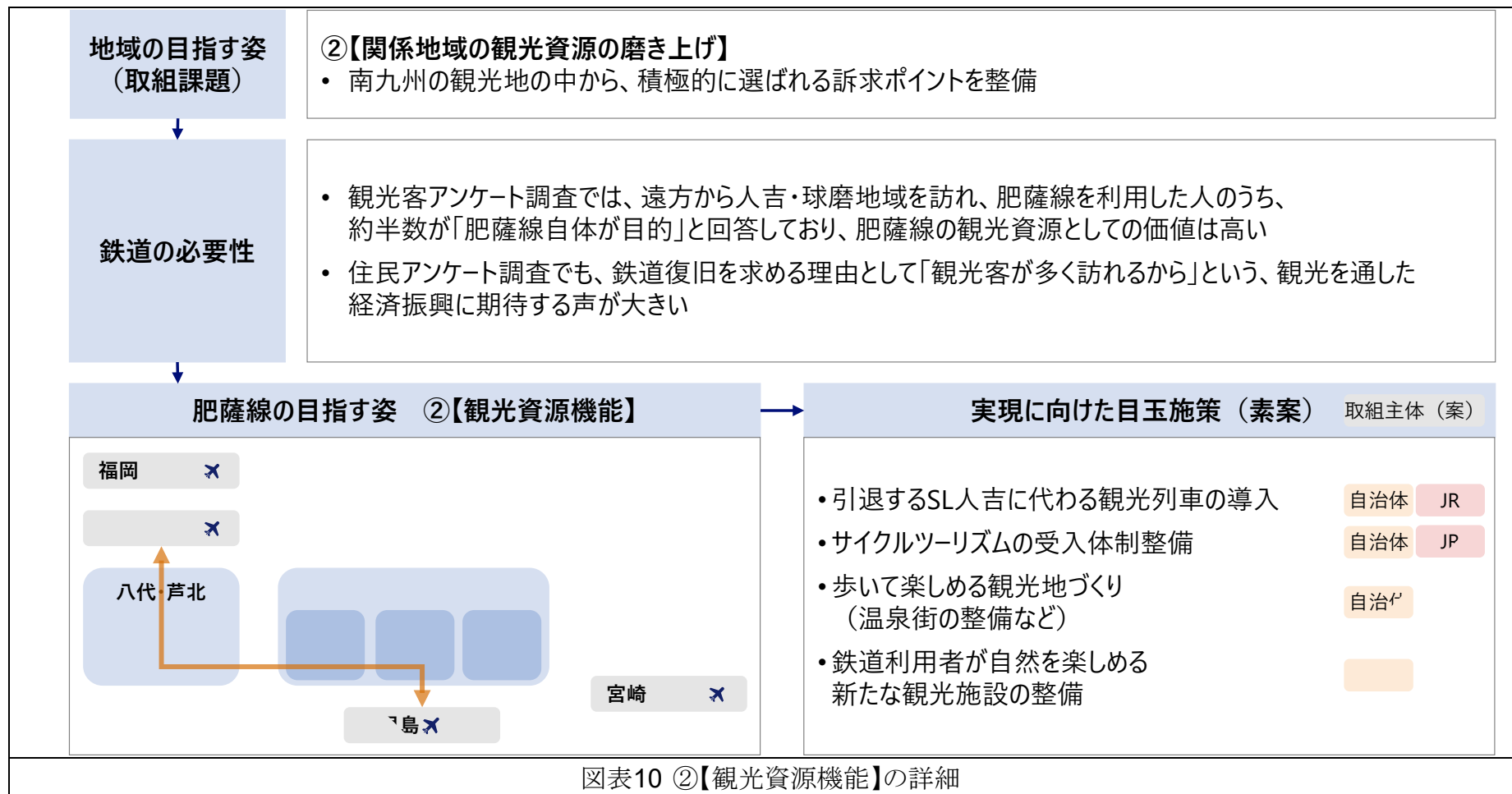
前章までの検討を踏まえると、肥薩線の利活用策は、「肥薩線の目指す姿」(4つの機能)を達成するための手段として位置づけるべきものと考えられる。この考え方の下で、肥薩線の目指す姿(4つの機能)に対応させる形で、具体的な利活用策のうち、現時点で特に目玉施策として考えられる施策を整理したものが図表 9 から図表 13 である。

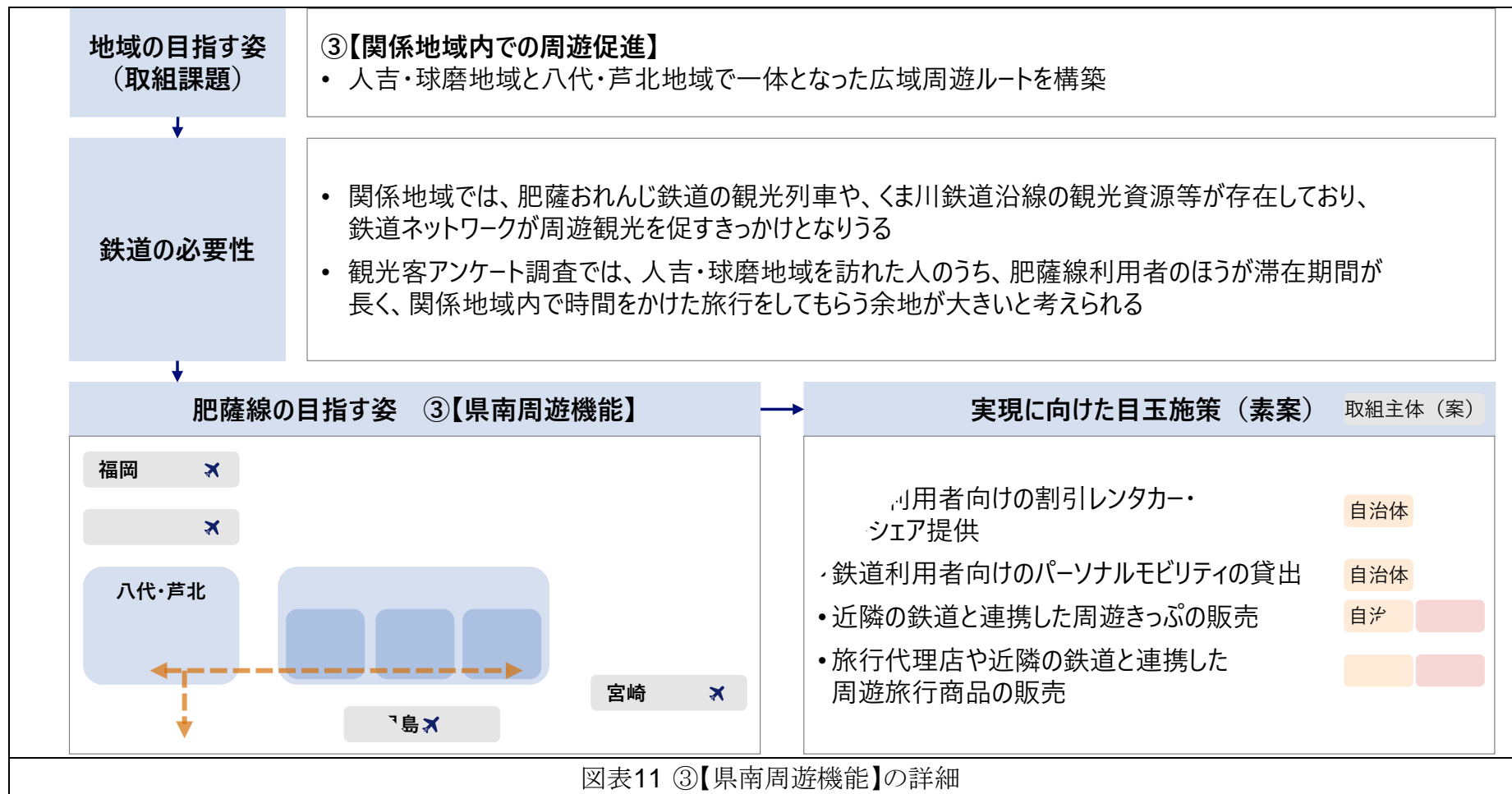
これらの施策を整理する上では、過去の JR 肥薩線再生協議会や、第 1 回～第 4 回 JR 肥薩線再生協議会 WG 内で関係地域から挙げられた利活用策案、鉄道と地域が一体となった観光地づくりに成功した事例のベンチマーク結果、各種アンケート・ヒアリング調査の結果等を参照している。

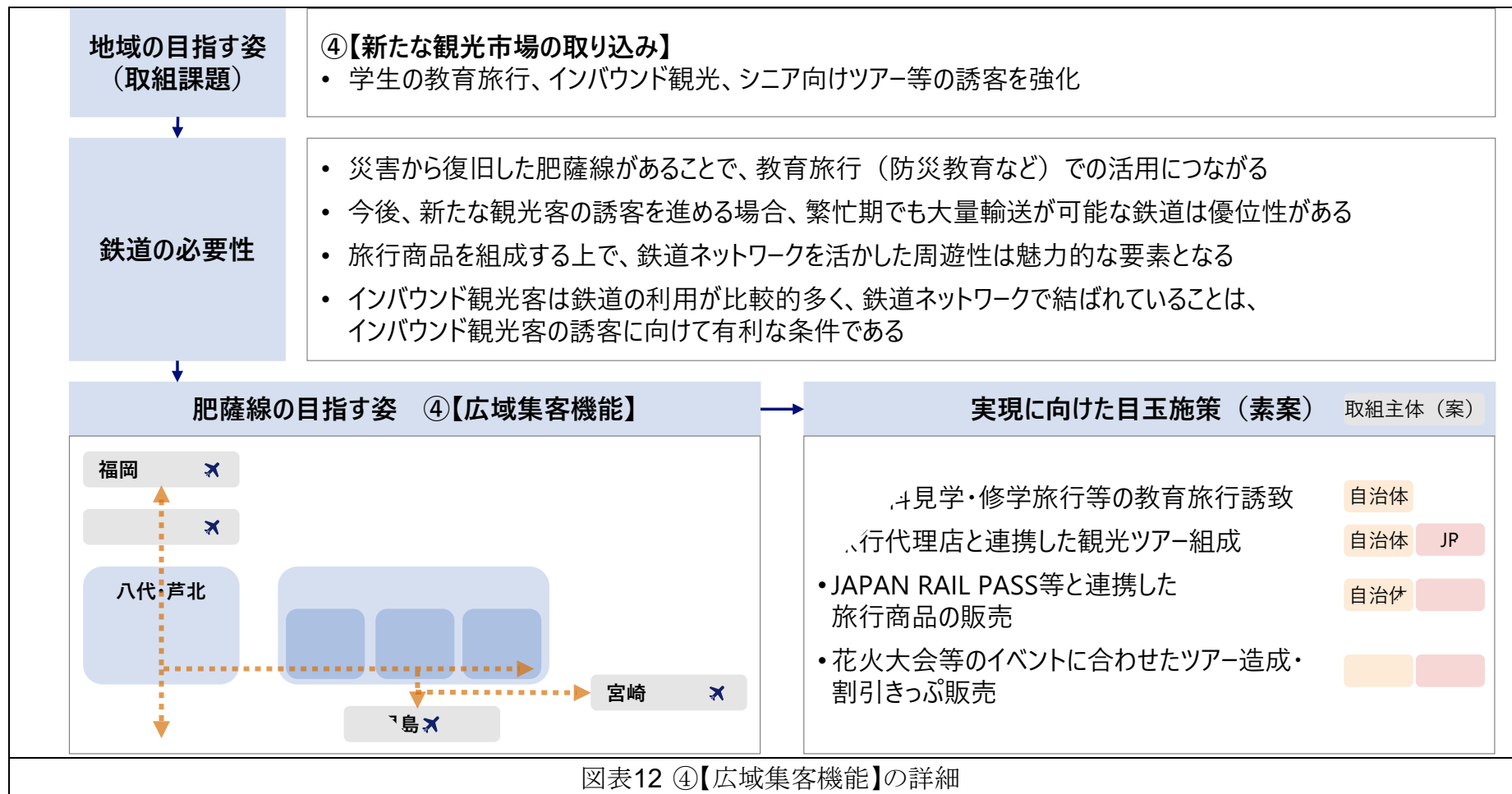
また、成功事例(由布院、長門湯本等)のベンチマーク結果を踏まえると、「肥薩線の目指す姿」のうち交流人口関連の機能(②・③・④)の達成に向けては、鉄道に限定した利活用策のみならず、観光地自体の競争力強化(歩きやすい観光地づくり、旅行代理店と連携した観光ツアーの組成等)も必須であると考えられるため、観光客アンケート結果も踏まえて、競争力強化に資する具体施策も盛り込んでいる。

なお、各図表に示す「実現に向けた目玉施策」は、再生協議会 WG における現時点でのアイデアであり、今後の費用便益試算を踏まえて施策の追加／削除を行う可能性がある。特に、費用負担および施策実行の責任主体については、今後関係者間での慎重な調整が必要となると考えられる。また、目玉施策の他にも、費用便益比に関わらず実施可能な施策(費用が少額な施策や、自治体の他予算で実施可能な施策等)は、関係地域として総動員を図るべきと考えられるため、こうした施策についても実施可否の整理を進める(図表 14)。









肥薩線の目指す姿		具体施策（目玉施策）	その他施策
①住民生活機能	関係地域内や福岡・熊本等へ、予約不要で定時性に優れ、気軽に利用できる鉄道	・新八代駅やくま川鉄道への直通 ・パークアンドライド用の駐車場整備 ・鉄道と接続したフィーダー交通の整備 ・利用者向けの助成制度 ・通学時間帯等の増発（1～2往復）	以降に掲載する施策の実施可否を検討
②観光資源機能	重要な観光資源として、乗車自体を目的とする観光客を呼び込める鉄道	・引退するSL人吉に代わる観光列車の導入 ・サイクルツーリズムの受入体制整備 ・歩いて楽しめる観光地づくり(温泉街の整備など) ・鉄道利用者が自然を楽しめる新たな観光施設の整備	
③県南周遊機能	人吉・球磨地域と八代・芦北地域で、観光客に足を相互に伸ばしてもらう鉄道	・鉄道利用者向けの割引レンタカー・カーシェア提供 ・鉄道利用者向けのパーソナルモビリティの貸出 ・近隣の鉄道と連携した周遊きっぷの販売 ・旅行代理店や近隣の鉄道と連携した周遊旅行商品の販売	
④広域集客機能	教育旅行客、インバウンド観光客、パック旅行客等を誘客する手段としての鉄道	・社会科見学・修学旅行等の教育旅行誘致 ・旅行代理店と連携した観光ツアー組成 ・JAPAN RAIL PASS等と連携した旅行商品の販売 ・花火大会等のイベントに合わせたツアー造成・割引きっぷ販売	

図表13 肥薩線の目指す姿と利活用策の対応関係(素案)

	A) 効果が大きいと考えられる施策（目玉施策） ⇒ 費用・便益分析を踏まえて追加／削除する	B) その他の施策／他予算を活用しうる施策 ⇒ 継続議論の上、現実的に可能な施策は総動員する
①住民生活機能	- 新八代駅やくま川鉄道への直通 - パークアンドライド用の駐車場整備 - 鉄道と接続したフィーダー交通の整備 - 利用者向けの助成制度 - 通学時間帯等の増発（1～2往復）	- 自治体職員等の通勤・業務移動時の鉄道利用呼びかけ - 鉄道利用推奨日の設定・鉄道利用PR・説明会実施 - 商工会議所や学校等と連携した利用促進イベント実施 - 利用実態に合わせた駅立地の変更 ほか
②観光資源機能	- 引退するSL人吉に代わる観光列車の導入 - サイクルツーリズムの受入体制整備 - 歩いて楽しめる観光地づくり（温泉街の整備など） - 鉄道利用者が自然を楽しめる新たな観光施設の整備	- ラッピング列車の運行（くまモン、マンガキャラクターなど） - イベント列車の運行（沿線のお酒の提供など） - 鉄道利用者向けのタイアップイベントの実施（運転体験など） - 肥薩線を舞台としたテレビ番組やCM等の誘致 ほか
③県南周遊機能	- 鉄道利用者向けの割引レンタカー・カーシェア提供 - 鉄道利用者向けのパーソナルモビリティの貸出 - 近隣の鉄道と連携した周遊きっぷの販売 - 旅行代理店や近隣の鉄道と連携した周遊旅行商品の販売	- 鉄道に合わせて、自治体運行バス等の運行形態を変更 - 地域MaaSアプリの導入 - 三十三観音巡りやスタンプラリー等の周遊プランの磨き上げ - 沿線のアドベンチャーツーリズムのプログラム開発 ほか
④広域集客機能	- 社会科見学・修学旅行等の教育旅行誘致 - 旅行代理店と連携した観光ツアー組成 - JAPAN RAIL PASS等と連携した旅行商品の販売 - 花火大会等のイベントに合わせたツアー造成・割引きっぷ販売	- 球磨川第三橋梁等からの花火大会観覧 - 八代港等へ入港するクルーズ船とのタイアップ - 音楽祭・芸術祭等のイベント開催 ほか
※その他	地域の特産品を貨客混載で福岡等へ輸送	- 駅を核としたまちづくりの推進（区画整理事業の実施等） - 学校、病院、シェアオフィス等の公共施設の駅前移転 - ふるさと納税の返礼品として肥薩線関連の品を導入 - 肥薩線サポーター制度等の導入 ほか

図表14 主な利活用策案の一覧(素案)

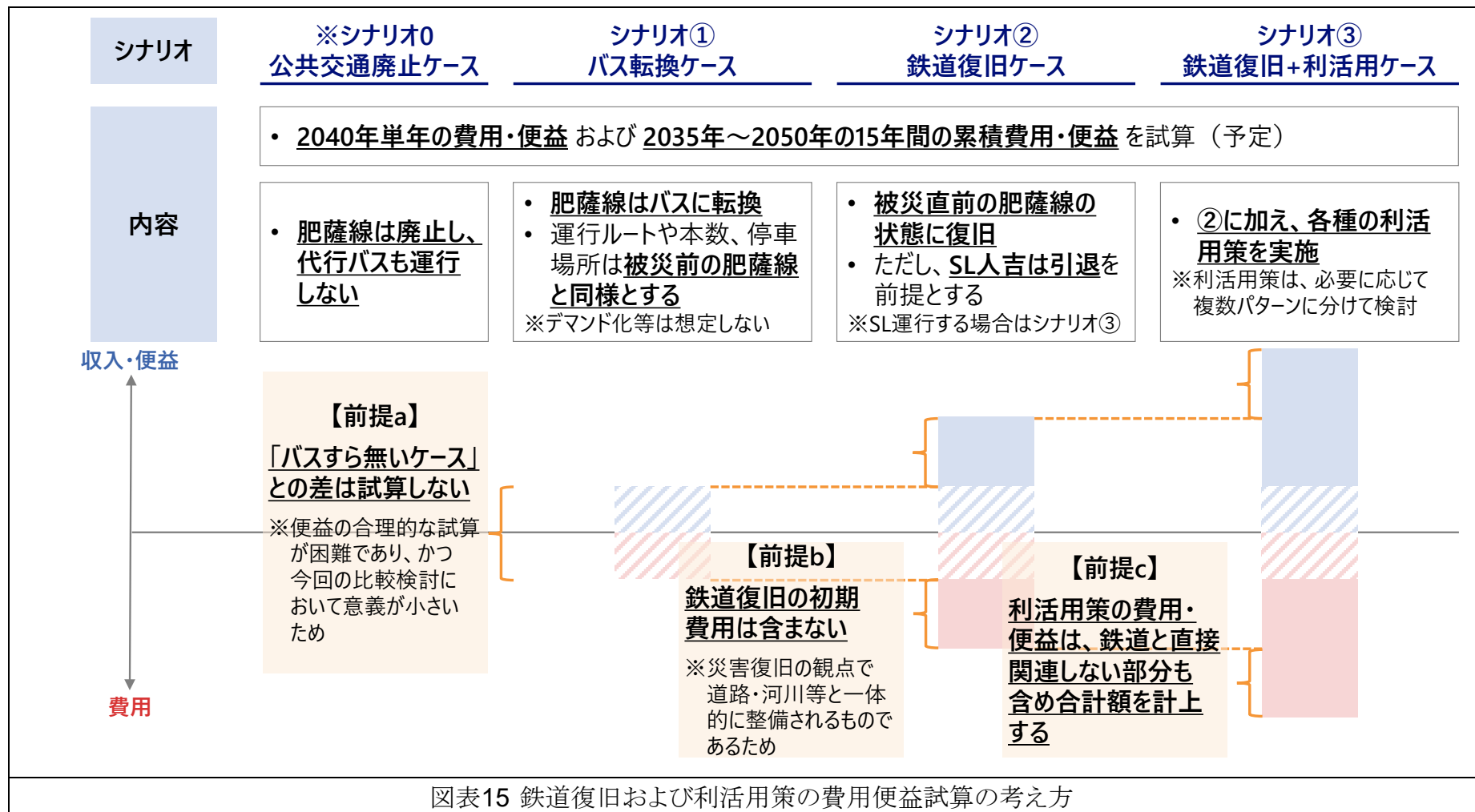
5. 効果および負担手法の検討

肥薩線の鉄道復旧および利活用策の効果および負担手法を検討するためには、以下のシナリオを設定した上で、相互に費用便益を比較する必要がある(図表 15)。

- ① 肥薩線をバス転換するケース
- ② 肥薩線を被災前と同水準の鉄道に復旧させるケース
- ③ 上記に加えて、さらに肥薩線利活用策を実施するケース

例えば、シナリオ①と比べシナリオ②で限界的に発生する費用および便益は、「バスではなく鉄道だからこそ発生する費用便益」と解釈することができる。同様に、シナリオ②と比べシナリオ③で限界的に発生する費用および便益は、「利活用策を実施したからこそ発生する費用便益」と解釈される。今後の再生協議会 WG では、これらのシナリオ比較を実施しながら、最も費用便益に優れる鉄道復旧・利活用のあり方を検討していく想定である。

なお、肥薩線の復旧工事費用については、災害復旧の観点で道路・河川等と一体的に整備されるものであるため、費用便益試算にあたっては、復旧工事費用は計上しない。また、利活用策の費用・便益は、鉄道と直接関連する部分のみの切り出しが困難であるため、それ以外の部分も含めた合計額(例えば、入込観光客数の増加に伴う消費活動の増加等)を試算するものとする。



図表15 鉄道復旧および利活用策の費用便益試算の考え方

便益の試算にあたっては、国土交通省「鉄道プロジェクト評価手法マニュアル」記載の便益項目のうち、肥薩線や本検討の特性を鑑みて、図表 16 の通り一部の便益項目に絞って試算を行う予定である。

また、便益の試算時は、鉄道復旧および利活用策の実施に伴う受益主体(JR 九州、県、自治体等)を整理した上で、各主体の受益額と費用負担額のバランスを意識しながら、費用負担の試算と便益の試算の関係性に留意しながら議論を進める想定である(図表 17)。

○：採用 △：具体的な試算の中で採用可否を検討 ×：不採用

効果区分	主たる効果項目	採用	採用/不採用理由・備考
利用者への効果	総所要時間短縮効果	○	肥薩線と代行バス、高速バスでは運行時間に差が生じると考えられるため
	総費用節減効果	○	高速バスに移行する利用者との間で差異が生まれるため
	乗り換え利便性の向上	○	高速バスに移行する利用者との間で差異が生まれるため
	車両内混雑の緩和	×	肥薩線、代行バス、高速バスでは深刻な混雑は発生しないと考えられるため
	駅アクセス・イグレス時間の短縮	×	「総所要時間短縮効果」の中で、駅やバス停への移動時間の違いを考慮する
	輸送障害による遅延の軽減	×	「総所要時間短縮効果」の中で、高速バスの遅延可能性等は考慮する
供給者への効果	当該事業者収益の改善	○	JR九州の収益を対象とする（新幹線利用等のネットワーク効果も含む）
	競合・補完鉄道路線収益の改善	○	補完鉄道路線として、くま川鉄道の収益を対象とする
地域社会への効果	地球的環境の改善 (CO2排出量の削減)	△	鉄道とバスの環境負荷に大幅な差異が生じないと考えられる（詳細後述）が、自家用車からの転換にあたっては考慮（どの指標まで含むかは、定量化手法の具体性も踏まえて今後議論）
	局所的環境の改善 (NOx排出、騒音改善)		
	道路交通事故の減少	△	自家用車からの転換によって、減少する可能性があれば考慮
	道路混雑の緩和	△	自家用車からの転換によって、減少する可能性があれば考慮
	存在効果	△	合理的な算出が困難であるため、他地域事例も踏まえて採用可否を今後議論
	経済的波及効果	○	鉄道の存在による観光振興等が考えられるため

図表16 鉄道復旧および利活用策について試算する便益項目

相互に関連するため両者を行き来しながら議論

施策	費用負担主体			効果項目	受益主体		
	JR九州	県	自治体		JR九州	県	自治体
①パークアンドライド				総所要時間短縮効果			
②通学定期券助成				総費用節減効果			
③SL人吉の運行				乗り換え利便性の向上			
④くま川鉄道との直通				当該事業者収益の改善			
⋮				競合・補完鉄道路線 収益の改善			
今後整理・議論				地球的環境の改善	今後整理・議論		
				局所的環境の改善			
				道路交通事故の減少			
				道路混雑の緩和			
				存在効果			
				経済的波及効果			

図表17 受益主体および費用負担主体の整理イメージ

概要版

JR肥薩線鉄道復旧調査・検討事業 中間報告

JR肥薩線再生協議会

(受託者：株式会社野村総合研究所)

令和5年6月



再生協議会WGの検討事項

- 地域の現状および将来予測
- 鉄道復旧の課題整理
- 地域の目指す姿
- 肥薩線利活用策
- 効果および負担手法

これまでに地域の現状把握・予測、鉄道復旧の課題整理、目指す姿の検討を進めており、今後7月末までに費用・便益試算、費用負担のあり方検討等を進める

大分類	小分類	内容	中間報告 (6月)	再構築 方針案 (7月)
地域の現状把握・予測	地域の現状把握	・ 既存資料等をもとに、関係地域の地域特性、交通機関の現状等を整理する	○	○
	将来予測	・ 既存計画や統計等をもとに、関係地域を取りまく環境変化（人口動態の変化、交通機関の将来計画等）を整理する	○	○
鉄道復旧の課題整理	利用者目線の課題整理	・ 仮に肥薩線を鉄道で復旧した場合に、利用者目線で想定される課題（利用ニーズと運行形態の乖離等）を整理する	○	○
	事業者目線の課題整理	・ 仮に肥薩線を鉄道で復旧した場合に、事業者目線で想定される課題（人口減少に伴う収支悪化等）を整理する	○	○
地域の目指す姿の検討	地域の将来像検討	・ 既存計画やヒアリング等をもとに、関係地域が10～20年後にありたい姿を整理する	○	○
	公共交通の将来像検討	・ 関係地域の目指す姿と、住民アンケート調査等をもとに、必要な公共交通のあり方を整理する	○	○
肥薩線利活用策の検討	打ち手・目標値の検討	・ 定住人口および交流人口の視点から、地域のありたい姿に向けた肥薩線利活用策について、打ち手・目標値を整理する	△ 項目整理まで	○
	必要費用の検討	・ 他地域の事例等をもとに、利活用策に必要な費用を概算する	△ 項目整理まで	○
効果および負担手法の検討	費用・便益の試算	・ 仮に肥薩線を鉄道で復旧した場合に生じる費用・便益を、想定される費用負担主体・受益主体別に試算する	△ 項目整理まで	○
	費用負担のあり方検討	・ 費用・便益試算結果を踏まえて、合理的と考えられる費用負担のあり方を整理する	×	○

7月下旬までに全8回のWGを開催し、大筋の方向性を導出する想定

#	日程（案）	議題（案）	成果物
1	4月10日(月)	- 再生協議会WG設立趣旨について - ローカル鉄道のあり方に関する国の検討状況について - 今後の調査方針について	【熊本県】 【熊本県】 【野村総合研究所】
2	4月19日(水)	- 地域の公共交通課題と肥薩線の役割について - 地域の現状把握・予測 地域の現状分析 交通に関する特徴 - 住民アンケート調査の実施について - 潜在観光客アンケート調査の実施について	【関係市町村】 【野村総合研究所】 【野村総合研究所】 【野村総合研究所】
3	5月9日(火)	- 地域の現状および将来予測 - 地域における肥薩線の役割・利用実績について - 鉄道復旧の課題について	【野村総合研究所】 【野村総合研究所】 【野村総合研究所】
4	5月23日(火)	- 自治体や沿線地域として取り組める可能性のある事項・アイデアについて - 地域の目指す姿について - 肥薩線利活用策の方向性（項目整理）について - 鉄道復旧後に想定される費用・便益項目の方向性（項目整理）について	【関係市町村】 【野村総合研究所】 【野村総合研究所】 【野村総合研究所】
5	6月8日(火)	- 中間報告の加筆修正について - アンケート調査の結果について（速報版）	【野村総合研究所】 【野村総合研究所】
6	6月21日(水)	- アンケート調査の結果について（確報版） - 鉄道復旧後に想定される維持費用について - 肥薩線利活用策の具体案について（一次案） - 肥薩線利活用策の費用・便益について（一次案）	【野村総合研究所】 【野村総合研究所】 【野村総合研究所】 【野村総合研究所】
7	7月6日(木)	- 肥薩線利活用策の具体案について（二次案） - 肥薩線利活用策の費用・便益について（二次案） - 肥薩線復旧後の費用負担のあり方について（一次案）	【野村総合研究所】 【野村総合研究所】 【野村総合研究所】
8	7月21日(金)	- 肥薩線利活用策の具体案について（三次案） - 肥薩線利活用策の費用・便益について（三次案） - 肥薩線復旧後の費用負担のあり方について（二次案） - 今後の進め方について	【野村総合研究所】 【野村総合研究所】 【野村総合研究所】 【熊本県】

【参考】JR肥薩線鉄道復旧調査・検討業務の進捗状況

JR九州から示された「検討すべき課題」

1. 将来における地域の全体像

2. 地域全体の交通のあり方

3. 鉄道の位置付けおよび利活用策の検討

※日常使いや来訪者利用の拡大等

4. 鉄道がもたらす広域的な便益を定量的に検証

5. 4.の便益と鉄道運行及び利活用策等の総費用とを比較

6. 利活用策の責任主体等の整理

中間報告時点の検討状況

- 成行の将来像を「地域の現状把握・予測」で整理
- 成行ではなく**目標としての状態**を「地域の目指す姿の検討」（定量目標と取組課題）で整理

- 前提条件として、**環境変化が鉄道復旧に与える影響**を「鉄道復旧の課題整理」で精査
- 「地域の目指す姿」の実現に向けて**必要な公共交通の機能（とりわけ鉄道である必要性）**を「4つの機能」として整理
- 「肥薩線利活用策の検討」で、「4つの機能」を果たすために必要な**利活用策の素案（アイデア）**を整理

- 「効果および負担手法の検討」で、各種費用および便益の試算に向けた**手法論を整理**

今後の検討方針

- 各種会議体でのご意見も踏まえ、「**地域の目指す姿**」の表現を磨き上げる

- 各種会議体でのご意見も踏まえ、「**4つの機能**」の表現を磨き上げる
- 費用・便益分析の結果も踏まえ、**利活用策案の追加／削除を行う**

- 鉄道がもたらす**費用と便益の定量化**を行う
- 試算結果を踏まえ、**利活用策等の責任主体を整理**する
- ただし、**具体的な費用負担のあり方等**は今後時間をかけて調整を行う想定（あくまでWGとしての素案を提示）

再生協議会WGの検討事項

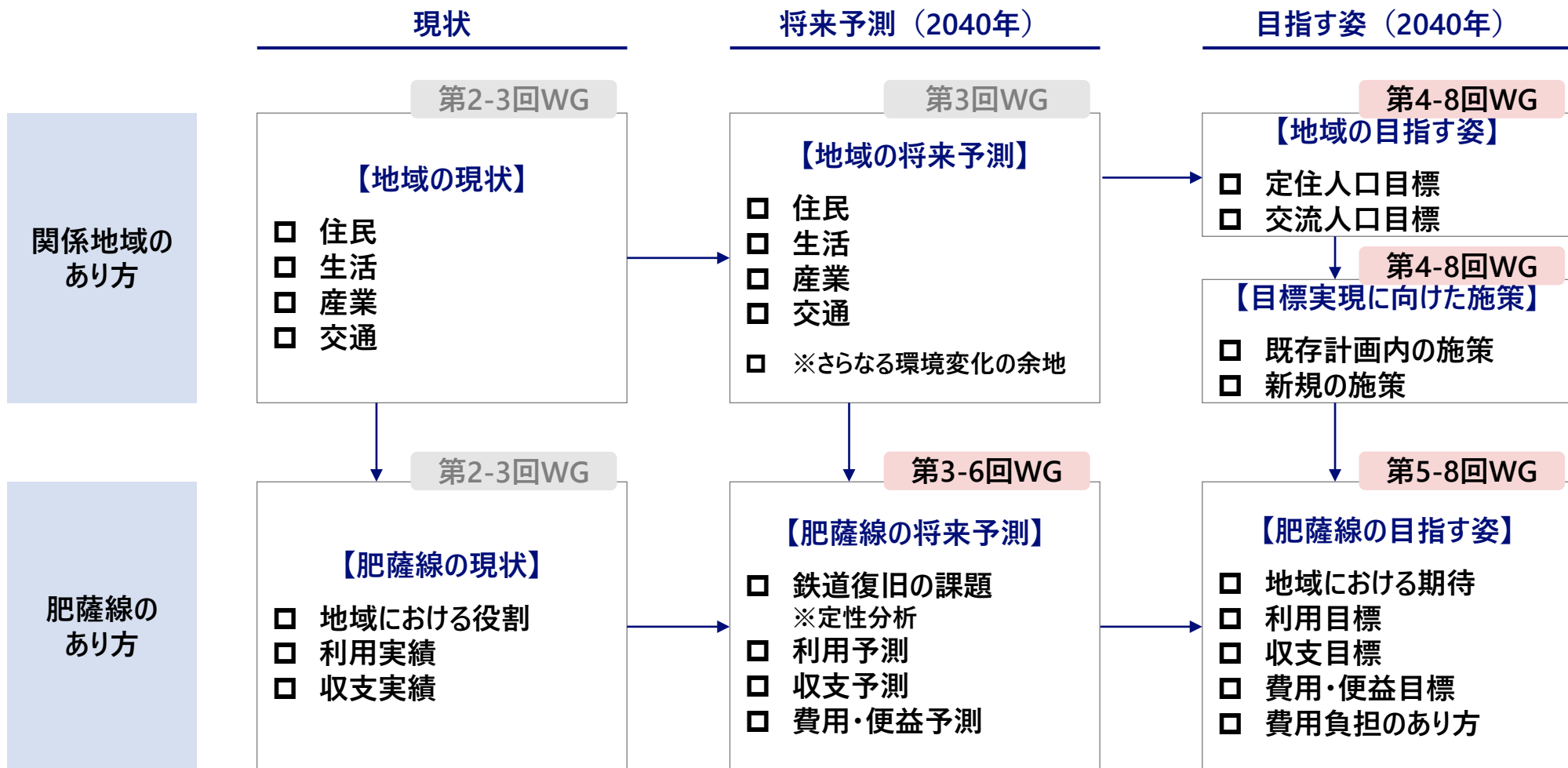
各種用語の定義

再生協議会WG資料で使用する用語の定義

用語	定義
「肥薩線」	- 特記無き場合は、JR肥薩線（八代～人吉間）を指す ※他区間を指す場合は、JR肥薩線（八代～隼人間）等と記載する
「関係地域」	特記無き場合は、再生協議会WG参加の12市町村を指す
「沿線4市町村」	肥薩線（八代～人吉間）の駅が立地する八代市・芦北町・球磨村・人吉市を指す
「地域公共交通」	以下に示す「幹線交通」と「フィーダー交通」を包括的に指す
「幹線交通」	主に市町村域を越えて結ぶ公共交通を指す
「フィーダー交通」	主に市町村域内を結ぶ公共交通（幹線交通からの二次交通等）を指す
「代表駅」	各鉄道路線における、各市町村の役場最寄駅を指す

「地域の現状・将来予測」を踏まえて、「地域の目指す姿」と、その実現に向けた施策の議論を進め、「肥薩線の目指す姿」の具体化につなげる

済
議論中
今後議論



関係地域の皆様に多大なご協力を賜り、複数のアンケート・ヒアリング調査を実施した

	5月8日週	5月15日週	5月22日週	5月29日週	6月5日週	6月12日週	6月19日週
再生協議会WG	第3回		第4回		第5回		第6回
① 住民アンケート	調査票印刷	調査票郵送、回収 ※紙：5/26消印有効 ※Web：5/29回答分有効		集計・分析			
② 代表者アンケート	調査票印刷	調査票郵送、回収 ※紙：5/26消印有効 ※Web：5/29回答分有効		集計・分析			
③ 高校生アンケート	調査票準備	各高校との 調整	調査実施 ※Web	集計・分析			
④ 追加ヒアリング		くま川鉄道、観地協、 旅行代理店、学識 等		結果取りまとめ			
⑤ 観光客アンケート	調査票準備		調査実施 ※Web		集計・分析		

■ 再生協議会WGの検討事項

地域の現状および将来予測

■ 鉄道復旧の課題整理

■ 地域の目指す姿

■ 肥薩線利活用策

■ 効果および負担手法

議論の出発点として、「肥薩線が関係地域で果たしてきた役割」を再確認した

肥薩線が関係地域で果たしてきた役割（概要）

肥薩線の役割・効果

- SL人吉をはじめとする観光列車や、球磨川沿い車窓の美しさ、唯一無二の歴史の魅力によって、被災前は年間約4万5千人*の観光客が利用する人気の観光路線となっていた
（観光消費額にもとづく経済波及効果は約8.5億円**）
- 肥薩線を利用する観光客は、肥薩おれんじ鉄道やくま川鉄道との乗り継ぎなど、鉄道ネットワークを活かした周遊観光を行う人も多く、沿線にとどまらない広域的な集客効果を発揮していた
- 加えて、肥薩線の存在は、デスティネーションキャンペーン等によるJRグループの観光PRや、鉄道フリーパスを利用するインバウンド客の呼び込み、旅行代理店によるツアー組成など、幅広い集客に繋がっていた
- また、高校生の通学利用や高齢者の買物・通院利用など、主に車の運転が難しい地域住民の日常的な足としても利用されていた

住民や利用者の声

- 肥薩線を利用した観光客のうち、約6割の人が「肥薩線が運休していたら、人吉・球磨地域を訪問しなかった」と回答
- （費用負担の前提を置かない状態での質問である点に留意が必要であるものの）住民アンケートでは6割超が、高校生アンケートでは約8割が「鉄道としての復旧」を希望
- また、鉄道での復旧を希望する理由としては、「鉄道があると観光客が多く訪れる」が最も多く、地域住民の間でも、地域経済の活性化に欠かせない存在として認識されている

本章では、関係地域の現状および成行での将来予測を「住民（ひと）」、「生活（まち）」、「産業（しごと）」、「交通」の4分類で整理し、鉄道復旧の課題整理の前提情報とする

現状および将来予測の分析手法と活用方法

①地域の現状分析

- 肥薩線の利用動向との関連性が強い以下項目について、現状と成行の将来予測を整理する
 - 住民（ひと）に関する特徴 : 人口動態、年齢構成、地域分布
 - 生活（まち）に関する特徴 : 商業、医療、教育
 - 産業（しごと）に関する特徴 : 産業構成、（特記すべき産業として）観光業
 - 交通に関する特徴 : 交通体系、（特記すべき競合として）高速道路・高速バス

②地域の将来予測（成行）

③地域の将来予測（さらなる環境変化の余地）

- （不確実性が高いものの）今後2040年頃までの間に生じる可能性があり、かつ肥薩線の利用動向や運営・維持費用との関連性が強い環境変化について整理する
 - 政治面の変化、経済面の変化、社会面の変化、技術面の変化

鉄道復旧の課題

- 上記の分析および次章の「地域における肥薩線の役割・利用実績」を踏まえ、鉄道復旧の課題を「利用者目線の課題」と「経営目線の課題」で整理する

【要旨】関係地域の住民に関する特徴（ひと）

大分類	小分類	現状	将来予測（成行）
住民に関する特徴（ひと）	人口動態	・ <u>関係地域の人口は継続的に減少傾向</u> ・ 沿線4市町村の人口は、国鉄民営化直後の1990年と比べ、2020年時点で約24%減少 ・ 球磨郡（球磨村除く）8町村においても、1990年比で、2020年時点で約29%減少	・ 関係地域の人口減少は今後も持続する予測 ・ <u>沿線4市町村では、2040年に2020年時点から約23%減少する予測</u> ・ <u>8町村では、人口減少率がより高く、2040年に2020年時点から約33%減少する予測</u>
	年齢構成	・ <u>関係地域では少子高齢化が急速に進展中</u> ・ 沿線4市町村では、2020年時点で年少人口は約12%、高齢者人口（高齢化率）は約36% ・ 8町村では、2020年時点で年少人口は約13%、高齢者人口（高齢化率）は約39%	・ <u>沿線4市町村では、年少人口・生産年齢人口が今後も継続的に減少するとともに、2025年頃から高齢者人口も減少に転じる予測</u> ・ <u>8町村では、年少人口・生産年齢人口が今後も継続的に減少するとともに、2020年頃から高齢者人口も減少に転じる予測</u>
	地域分布	・ 肥薩線沿線のうち、八代駅・人吉駅周辺等は定住人口の分布が広く、<u>駅から数km離れた範囲まで人口集積がある</u>	・ 令和2年7月豪雨によって、肥薩線沿線の一部地区では転居した住民も存在（最終的にどのような人口分布になるかは現状未確定） ・ <u>2040年にかけて、沿線のほぼ全ての地区において、今後人口減少が進む予測</u>

【要旨】関係地域の生活に関する特徴（まち）

大分類	小分類	現状	将来予測（成行）
生活に関する特徴（まち）	商業	- 小売店の店舗数は関係12市町村で減少が続いており、<u>八代市や人吉市に立地する大型店舗に消費が集中</u>していると考えられる <u>大型店舗は、基本的に車でアクセスを前提とした立地</u>となっており、肥薩線によるアクセスが難しい場合が多い	既に買物移動は自動車利用が殆どであり、<u>今後鉄道利用へシフトするような大きな環境変化は想定されない</u>
	医療	大型の病院は、肥薩線の駅から、くま川鉄道・肥薩おれんじ鉄道・路線バス・タクシー等へ乗り換える必要があり、<u>高齢者が通院で用いる上では肥薩線から先の移動との連携が課題</u>	高齢者人口は当面の間は高水準が続くが、既に通院移動は自動車利用が殆どであり、<u>今後鉄道利用へシフトするような大きな環境変化は想定されない</u>
	教育	<u>八代駅周辺・人吉駅周辺・くま川鉄道沿いには高校が多く立地し、鉄道利用につながっている</u> - 駅から遠い高校もあるものの、高校生であればバスや自転車でアクセス可能な範囲内である	免許を持たない高校生は、<u>引き続き鉄道を通学手段として利用</u>すると考えられるが、<u>関係地域における高校生の数は減少が続く見込み</u>

【要旨】関係地域の産業に関する特徴（しごと）

大分類	小分類	現状	将来予測（成行）
産業に関する特徴（しごと）	産業構成	- 関係地域では、全国や熊本県と比較して第1次産業（農業）従事者の割合が高い <u>肥薩線の復旧と関連性が強い観光業は、地域の重要な産業として位置づけられている</u>	各地域の既存計画において、産業構成を大きく変化させる計画は記載されていない
	観光業	特に肥薩線の利用状況に大きく寄与する産業として、観光業について詳細分析 - 人吉・球磨地域は、2020年から2021年にかけての宿泊客数の回復が鈍く、コロナ禍の影響に加えて、<u>令和2年7月豪雨の影響が宿泊客数の減少に現れている</u> - コロナ・被災前は、<u>日帰り観光客が多くを占めており、消費単価の高い宿泊客の取り込みが課題</u>と考えられる	（日本人旅行者について、令和2年7月豪雨で鉄道が運休となった影響については、観光客アンケートにて検証中） （訪日外国人旅行者については、「さらなる環境変化の余地」で詳述）

【要旨】関係地域の交通に関する特徴

大分類	小分類	現状	将来予測（成行）
交通に関する特徴	交通体系	• 地域住民の移動は殆どが自家用車であり、<u>免許を持たない学生の通学や、高齢者の通院・買物等で肥薩線が利用されている</u> • 域外からの来訪者（観光・ビジネス）や住民の長距離移動向けの公共交通手段としては、<u>高速バス網が発達しており、肥薩線との競合が発生していると考えられる</u>	• 既に免許を持つ住民の移動は殆どが自家用車であり、<u>今後鉄道利用へシフトするような大きな環境変化は想定されない</u> （公共交通利用へシフトする環境変化として、高齢者の免許返納が想定されるが、近年は返納率が頭打ちであり、大幅な返納は想定しにくい）
	高速道路・高速バス	• 1989年および1995年に九州自動車道が延伸したことで、肥薩線沿線からの自動車交通の利便性が向上し、<u>人吉ICを発着する高速バスも都市間輸送を担っている</u>	• 肥薩線沿線の高規格道路整備は一巡しており、<u>新たな事業区間は存在しない。</u> • 人吉ICの利用台数も増加から減少に転じており、<u>これ以上の自動車交通への大幅な転移は想定しにくい</u>

特に肥薩線の利用状況に大きく寄与する要素として、高速道路・高速バスについて詳細分析

前述の将来予測（成行）と比べて不確実性が高いものの、2040年までには自動運転車の普及や、新たな交通モードの普及など、さらなる環境変化に直面する可能性がある（1／2）

注）青文字：肥薩線利用者数・収支へのプラス影響 赤文字：肥薩線利用者数・収支へのマイナス影響

分類	2040年までに（成行以外で）想定される主な環境変化	肥薩線利用者数・収支への影響
政治面の変化	自動運転（乗用車・トラック・鉄道）の規制緩和、普及に向けた目標値の設定	- 駅からのフィーダー交通の改善による鉄道利便性向上 - 競合となる自動車交通の充実による鉄道利用減
	自家用有償運送やタクシー相乗り等、過疎地向けの交通サービスの規制緩和、普及	
	電動キックボード、ドローン配送等、新たな交通モードの普及に向けた規制緩和、普及	駅からのフィーダー交通の改善による鉄道利便性向上
経済面の変化	訪日外国人観光客数の増加に向けた各種政策推進、目標値の設定	外国人観光客による鉄道利用増
	人手不足や資材価格の上昇に伴う、公共交通の運営・維持費の上昇、公共交通料金の値上げ	- 鉄道運営・維持費の上昇 - 運賃値上げに伴う鉄道利用減
	賃金（可処分所得）の停滞による（若者を中心とした）低価格志向の拡大	若者の移動需要の高速バス等へのさらなる転移
社会面の変化	関係地域における各種計画の実行・実現による、人口減少の抑制（人口目標の達成）	高校生等の鉄道利用者数の減少抑制
	アフター・コロナの「新しい生活様式」（テレワークなど）の普及による、出張・ビジネス移動の減少	出張・ビジネス目的での鉄道利用減
	地方でのワーケーションや多拠点居住など、都市と地方を行き来する生活スタイルの拡大	関係人口の鉄道利用増

前述の将来予測（成行）と比べて不確実性が高いものの、2040年までには自動運転車の普及や、新たな交通モードの普及など、さらなる環境変化に直面する可能性がある（2／2）

注）青文字：肥薩線利用者数・収支へのプラス影響 赤文字：肥薩線利用者数・収支へのマイナス影響

分類	2040年までに（成行以外で）想定される主な環境変化	肥薩線利用者数・収支への影響
技術面の変化	ドローン活用等、新たなメンテナンス手法の確立による、公共交通の運営・維持費の減少	鉄道の運営・維持費の減少
	AI配車デマンドバス、電動キックボード、ドローン配送等、新たな交通モードの実用化	
	CASE戦略（Connected, Autonomous, Shared / Services, Electric）に沿った自動車の進化・普及	- 駅からのフィーダー交通の改善による鉄道利便性向上 - 競合となる自動車交通の充実による鉄道利用減
	「サービス自体が移動する事業モデル」（医療MaaS、移動販売車等）の普及	通院・買物目的の鉄道利用減
	データ連携基盤（モビリティデータ基盤、地域データ連携基盤等）の構築による、公共交通のルート設計や利用促進への活用	公共交通全体の利便性向上による鉄道利用増
	オンライン上での娯楽・観光やバーチャルとリアルが融合した娯楽・観光（XR活用等）の定着	- 新技術を活用した観光コンテンツの導入による入込観光客の増加 - オンライン観光の普及による鉄道利用減

■ 再生協議会WGの検討事項

■ 地域の現状および将来予測

鉄道復旧の課題整理

■ 地域の目指す姿

■ 肥薩線利活用策

■ 効果および負担手法

【要旨】災害前の肥薩線は、熊本～人吉間の観光利用や、人吉・八代の高校に通う通学利用が比較的多くみられたほか、住民の買物・通院・通勤利用も存在した

肥薩線の利用状況（利用実績・ヒアリング結果から推定）

定期外利用	・ <u>観光利用</u>が多く、<u>主に熊本～人吉間の移動</u>に用いられた（一部、新八代～人吉間の移動も存在） ・ 沿線地域から<u>八代（・以遠）や人吉へ買物や通院等の目的で利用</u>する住民も存在した
通学定期利用	・ <u>坂本・葉木・鎌瀬等から、八代の高校へ向かう通学利用</u>が一定数存在した ・ <u>白石・一勝地・渡等から、人吉の高校へ向かう通学利用</u>が一定数存在した
通勤定期利用	・ <u>八代（・以遠）や人吉を目的地とする通勤利用</u>が少数存在した

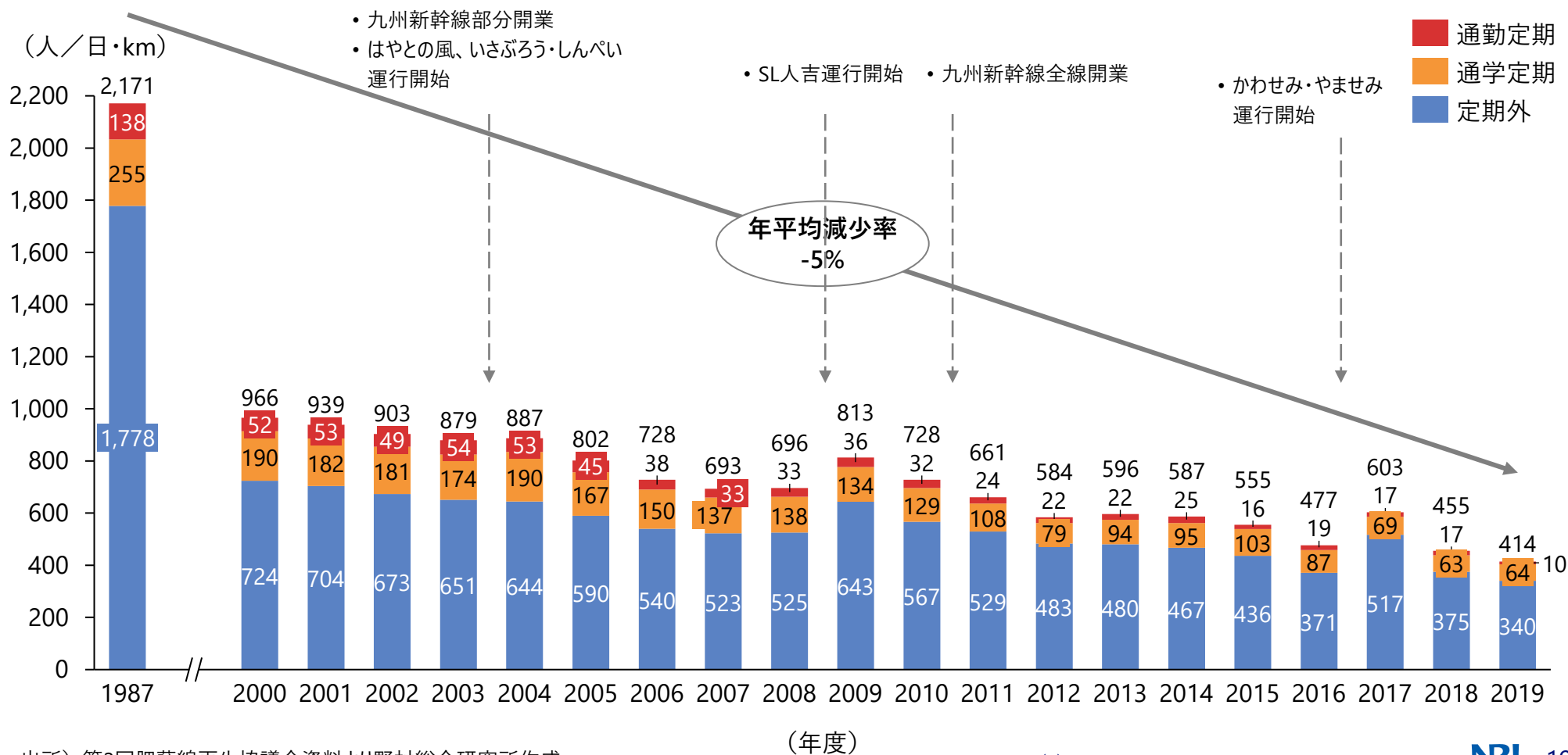
肥薩線が果たしてきた役割（各地域の既存資料の内容を要約）

人吉・球磨地域	・ 熊本県、宮崎県、鹿児島県における<u>広域の人的、物的交流の交通ネットワーク</u> ・ <u>幅広い年代（観光客5割、ビジネス客3割、学生・地元2割）が利用</u>
八代市	・ <u>坂本地域と八代地域をつなぐ市内幹線としての役割と、人吉・鹿児島地域とつながる広域交通</u>として生活を支える移動手段 ・ D&S列車（観光列車）が運行する等、<u>観光面においても八代市の魅力を高める役割</u>を担っている
芦北町	・ <u>球磨川沿いの南北方向に幹線的な公共交通軸を形成</u> ・ <u>吉尾地区住民の利用が比較的</u>みられる。 ・ <u>買い物・飲食、通院・見舞の利用</u>が中心であるほか、<u>通勤利用</u>もみられた

肥薩線の利用者数は、国鉄民営化以来、年平均－5%のペースで減少傾向にある

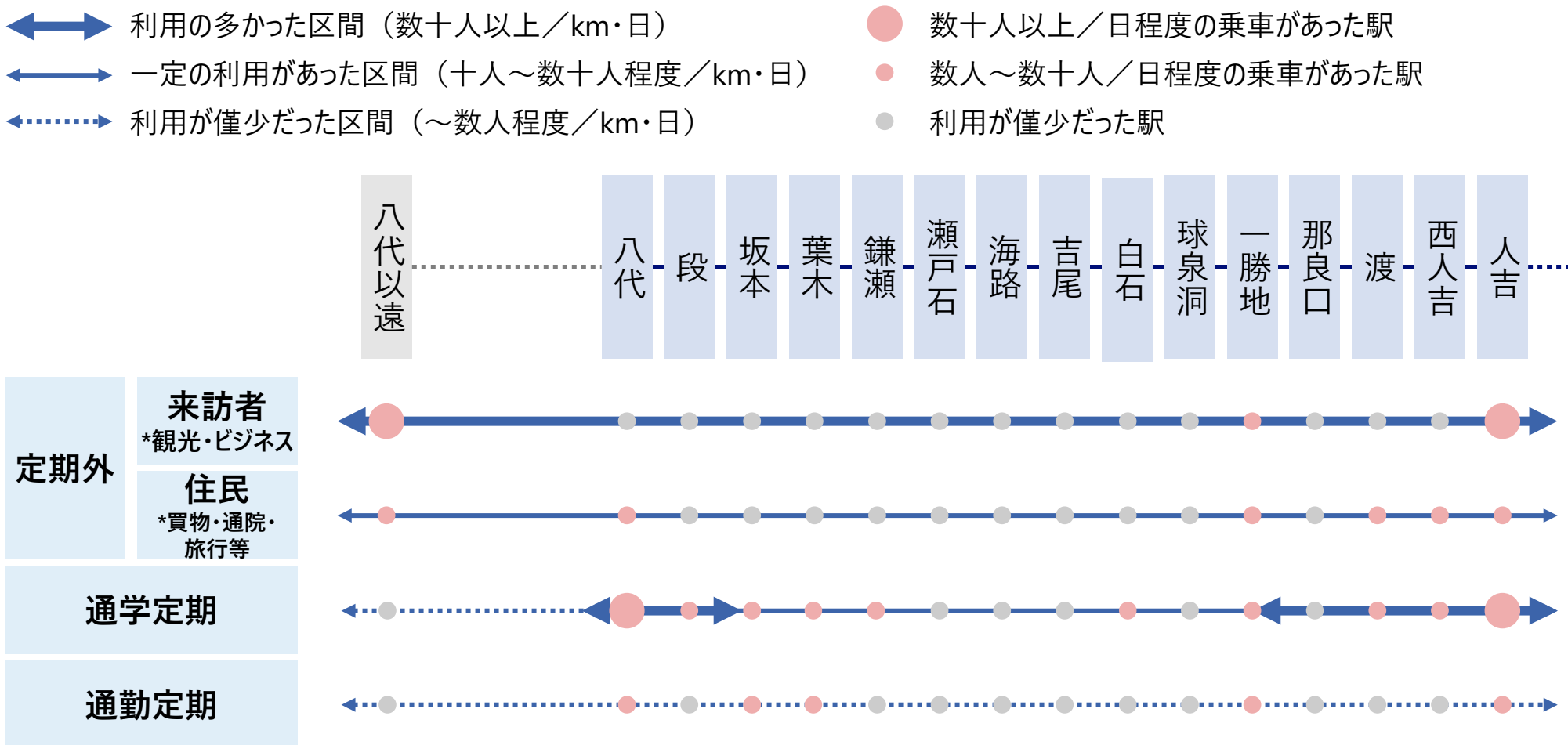
- 2009年度、2017年度など、観光列車の運行に伴って一時回復した年度も存在するが、利用減少の大きな傾向には歯止めがかかっていない

肥薩線（八代～人吉間）の利用実績（平均通過人員）



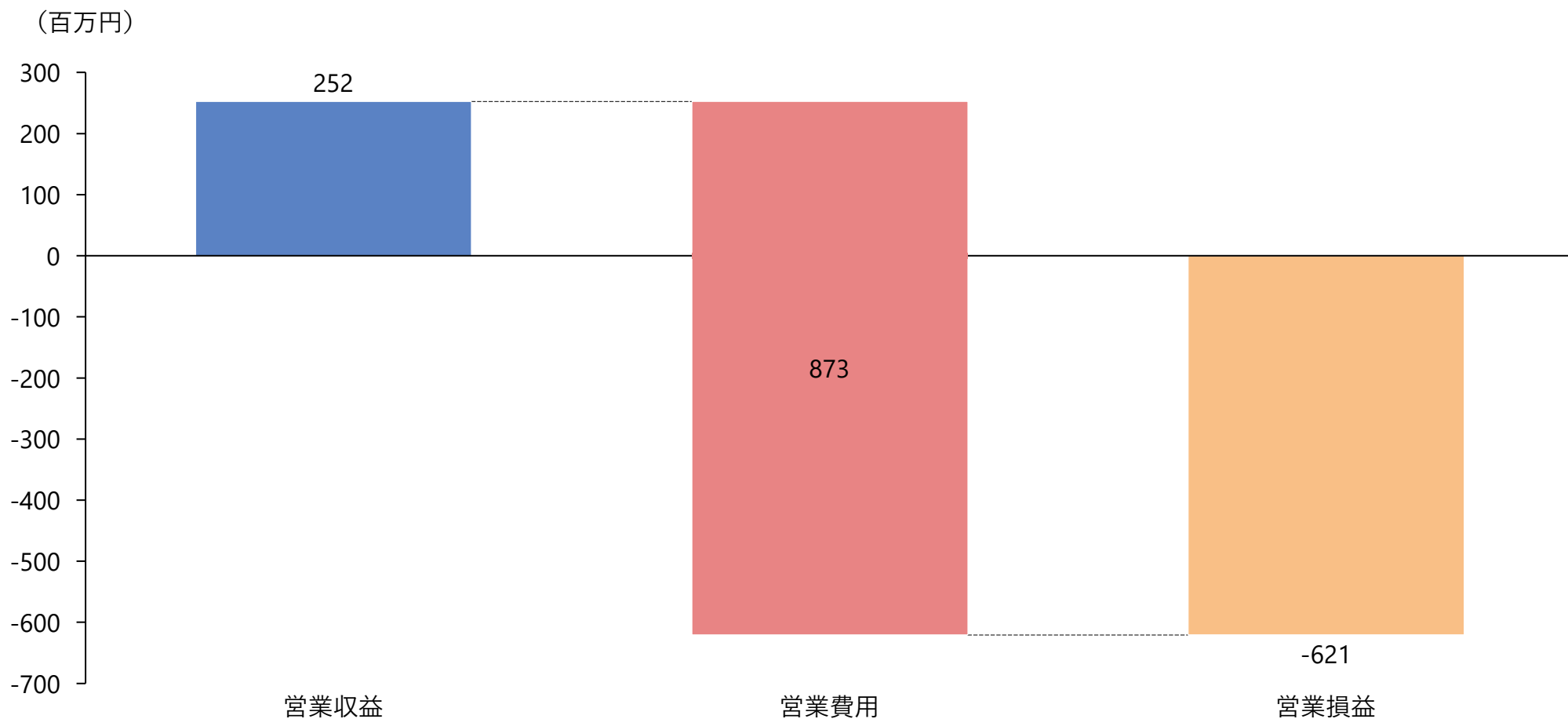
被災前の肥薩線は、熊本・以遠～人吉間の観光利用と、沿線から八代や人吉に向かう通学利用が利用の中心だったと推定される

肥薩線の利用傾向（利用実績データおよびヒアリング結果からの推計）



肥薩線は沿線地域で大きな役割を果たしてきた一方で、約2.5億円の営業収益に対して約8.7億円の営業費用が発生し、約6.2億円の赤字を計上していた

肥薩線の収支（2019年度）



被災前の時点で、鉄道利用者は既に減少傾向であったところ、今後は人口減少の加速や他の移動手段・サービスが進化する中で、利用者数はさらに減少する可能性が高い

利用者目線に
おける問題

利用減による収支悪化

経営目線に
おける問題

被災前（2019年度時点）

- 住民にとっては、自家用車や高速バスの方が便利な場面が多く、鉄道利用は高校生の通学や、一部の通勤・買物・通院利用等に限られ、かつ減少傾向にあった
- 観光客の利用は一定存在したが、高速道路・高速バス網も充実している中で、利用者は減少傾向にあった

- 肥薩線の収支は、約6.2億円の赤字であり、民間企業の事業としては持続性に懸念のある状態だった

成行（2040年度頃）

- 既に自家用車や高速バスによる移動が定着しており、今後鉄道利用ヘシフトするような大きな環境変化は想定されない
- 免許を持たない高校生は、引き続き鉄道を通学手段として利用すると考えられるが、関係地域における高校生の数は減少が続く見込みで、利用増加は見込みにくい

- 利用者数の減少に伴って、成行では収支の悪化が想定される

さらなる環境悪化の余地

- 自動運転の普及等によって、バスや自家用車の利便性がさらに高まり、鉄道移動の選択率が低下する可能性がある
- テレワーク等の普及によって、出張・ビジネス移動が恒久的に減少する可能性がある
- 移動販売車や医療MaaS等の普及により、買物・通院移動が減少する可能性がある

- 利用者数のさらなる減少に伴って、収支が悪化する可能性がある
- 人件費の上昇や資材価格の上昇により、維持・運営費が増大する可能性がある

2040年時点で、少なくとも2019年水準の収支を確保し、鉄道の役割を果たし続けるためには、住民利用の減少食い止めと、来訪者利用の増加それぞれの打ち手が必要

分類

課題

利用者増加に向けた課題

定住人口
(住民)

交流人口
(来訪者)

- **学生：** 学生が利用しやすい運行形態の確保による通学時の利用率維持、学生人口の減少を少しでも食い止める施策（下宿による転出を抑制）
 - **現役世代：** 熊本・福岡以遠等へ遠出する際に、高速バスと並んで利用の選択肢に挙がるための施策（パークアンドライド、新八代駅直通化等）
 - **高齢者：** 運転が難しくなった際でも気軽に買物・通院等に利用できるための施策（駅からのフィーダー交通の整備等）
- **観光客：** 入込観光客（特に宿泊客）自体を増加させるための施策（宿泊施設の磨き上げ、観光列車の運行等）、自家用車、高速バス等と並んで利用の選択肢に挙がるための施策（新八代駅直通化等）
 - **ビジネス客：** 自家用車、高速バス等と並んで利用の選択肢に挙がるための施策（新八代駅直通化等）

↓ 利用増による収支改善

経営改善に向けた課題

- 単体での黒字転換は非常に難しい中で、便益に応じてJR九州と地域が適切な費用分担を行う仕組みの整備（上下分離等）
- 鉄道の維持・運営費を低減させる仕組みの導入（くま川鉄道との車両共通化等）

■ 再生協議会WGの検討事項

■ 地域の現状および将来予測

■ 鉄道復旧の課題整理

地域の目指す姿

■ 肥薩線利活用策

■ 効果および負担手法

インタビュー調査の中では、入込観光客の増加や、滞在時間・消費額・周遊行動の増加、定住人口の減少抑制、免許返納後の足の確保などが「目指す姿」として主に挙げられた

インタビュー調査等における「目指す姿」と「実現に向けた課題」（要旨）

発言主体	地域の目指す姿について	目指す姿の実現に向けての課題
関係地域・ 関連団体 (交流人口関連)	- 観光列車の運行により、<u>多くの観光客に人吉・球磨地域を訪れてほしい</u> - SL人吉のような、<u>鉄道だからこそ実現できる「目玉」</u>を用意し、より多くの観光客に訪れてもらいたい - 肥薩線を誘客のきっかけとし、<u>観光客の滞在時間の長時間化と消費額の増加</u>を期待したい - 観光客に<u>車ではなく公共交通で訪問</u>してもらいたい - 防災学習と観光資源を組合せて修学旅行生を受け入れるなど、<u>この地域ならではの観光を提供したい</u>	<u>観光資源の磨き上げが課題</u>。例えば、人吉温泉は、別府や由布院のような「温泉街」になっていない点が課題 - 単独自治体で実施できる観光施策は限られるため、周遊ルートを形成し、旅行代理店に売り込むなど、<u>人吉・球磨地域全体としての魅力向上・誘客活動が必要</u> <u>観地協とは積極的に連携</u>し、お互いにwin-winになるような関係を構築していきたい - 観地協の取組は応援したいが、<u>今のテーマに含みきれない観光資源をどう組み込むか</u>が課題 - 駅から離れた地域まで誘客するためには、<u>2次交通の充実や、鉄道との連携が必要</u> - 現状、<u>高速バスは帰省シーズンに満席になることもあり</u>、観光客にとっては鉄道のほうが使い勝手が良い <u>施設整備等のハード、人材育成やPR等のソフトの両面で、実施すべき取組を具体化</u>しないといけない
関係地域・ 関連団体 (定住人口関連)	<u>人口減少に対して歯止めをかけたい</u> - 高齢者を中心に免許返納者が増加しており、<u>大きな病院まで公共交通で気軽にアクセス</u>できることは重要 <u>高校生の「域外流出」(下宿)を防ぎたい</u> (※第3回再生協議会WG内の発言)	- 現状、住民の生活移動は自家用車利用がほとんどであり、<u>肥薩線の利用促進は難しい</u>。特に<u>駅から目的地が離れている場合は</u>、鉄道利用は選択されにくい - 私学がスクールバスを広範囲に走らせて生徒を集めている一方で、<u>県立高校は生徒数が減少している</u> (※第3回再生協議会WG内の発言)

「地域の目指す姿」を実現する上で、肥薩線には4つの機能が期待されている

定住人口関連

交流人口関連

地域の目指す姿

定量
目標

- ・ 関係地域の人口目標・計画の達成
 - 2040年に関係地域合計で人口18.5万人
(人間研推計と比べて+2.0万人)
- ※2020年実績：22.0万人、2040年推計：16.5万人

- ・ 人吉・球磨地域の入込観光客数●●人達成
- ・ 人吉温泉を「全国温泉ランキング」●●位へ
- ・ 関係地域における平均滞在日数●●日へ

観光産業の強化による雇用創出

取組
課題

- ①【運転免許無しでも気軽に外出できる街づくり】
- ・ 学生や高齢者にとっても、関係地域内や福岡・熊本等へ気軽に外出できる環境を確保し、通学・買物・通院・娯楽等の不便さに起因する転出を抑制

- ②【関係地域の観光資源の磨き上げ】
- ・ 南九州の観光地の中から、積極的に選ばれる訴求ポイントを整備
- ③【関係地域内での周遊促進】
- ・ 人吉・球磨地域と八代・芦北地域で一体となった広域周遊ルートを構築
- ④【新たな観光市場の取り込み】
- ・ 学生の教育旅行、インバウンド観光、パック旅行客等の誘客を強化

バスではなく鉄道でないと実現できない機能

肥薩線の目指す姿

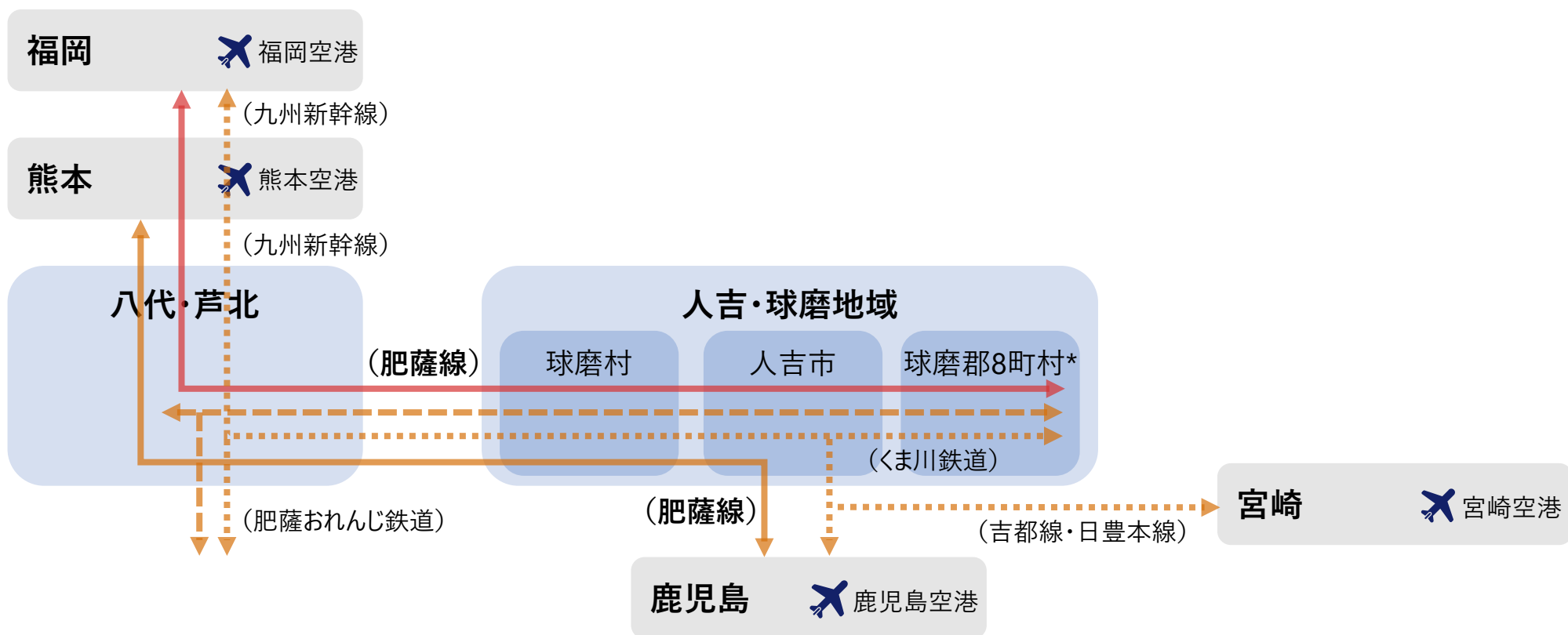
- ①【住民生活機能】 関係地域内や福岡・熊本等へ、予約不要で定時性に優れ、気軽に利用できる鉄道
- ②【観光資源機能】 重要な観光資源として、乗車自体を目的とする観光客を呼び込める鉄道
- ③【県南周遊機能】 人吉・球磨地域と八代・芦北地域で、観光客に足を相互に伸ばしてもらう鉄道
- ④【広域集客機能】 教育旅行客、インバウンド観光客、パック旅行客等を誘客する手段としての鉄道

周辺の鉄道ネットワークや航空ネットワークとも連携しながら、「4つの機能」を強化していく

注) 再生協議会WG内で議論を継続する

肥薩線の目指す姿（4つの機能のイメージ）

- ① 【住民生活機能】 関係地域内や福岡・熊本等へ、予約不要で定時性に優れ、気軽に利用できる鉄道
- ② 【観光資源機能】 重要な観光資源として、乗車自体を目的とする観光客を呼び込める鉄道
- ③ 【県南周遊機能】 人吉・球磨地域と周辺地域の間で、観光客に足を相互に伸ばしてもらう鉄道
- ④ 【広域集客機能】 教育旅行客、インバウンド観光客、パック旅行客等を誘客する手段としての鉄道



*錦町、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、山江村、あさぎり町

①【住民生活機能】

関係地域内や福岡・熊本等へ、予約不要で定時性に優れ、気軽に利用できる鉄道

地域の目指す姿
(取組課題)

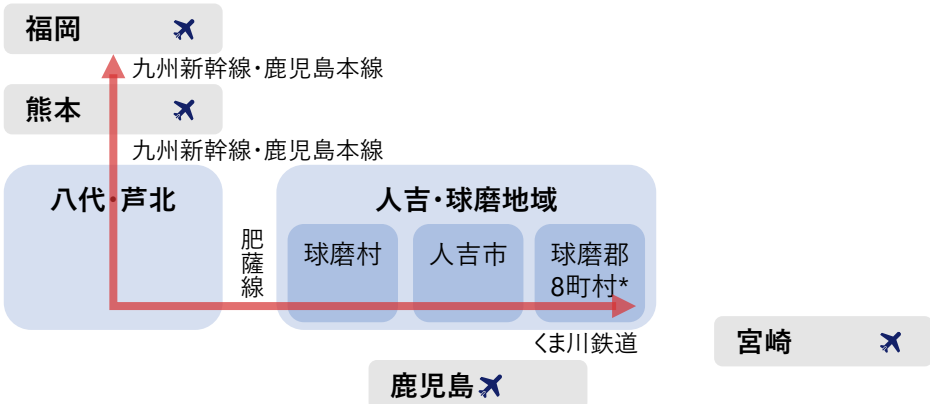
鉄道の必要性

①【運転免許無しでも気軽に外出できる街づくり】

- ・ 学生や高齢者にとっても、関係地域内や福岡・熊本等へ気軽に外出できる環境を確保し、通学・買物・通院・娯楽等の不便さに起因する転出を抑制

- ・ 住民アンケート調査では、予約不要で定時性に優れた移動手段として、鉄道への期待が見られる
- ・ 高校生アンケート調査でも、八代や熊本へ遠出する際に、予約不要で乗換が少ない交通手段として、鉄道への期待が見られる
- ・ 再生協議会WG内の議論で、「長距離通学の難しい高校生が域外の高校へ下宿で転出している」という課題意識があった

肥薩線の目指す姿 ①【住民生活機能】



実現に向けた目玉施策（素案） 取組主体（案）

- ・ 新八代駅やくま川鉄道への直通
- ・ パークアンドライド用の駐車場整備
- ・ 鉄道と接続したフィーダー交通の整備
- ・ 利用者向けの助成制度
- ・ 通学時間帯等の増発（1～2往復）

自治体	JR
自治体	
自治体	
自治体	
自治体	JR

②【観光資源機能】

重要な観光資源として、乗車自体を目的とする観光客を呼び込める鉄道

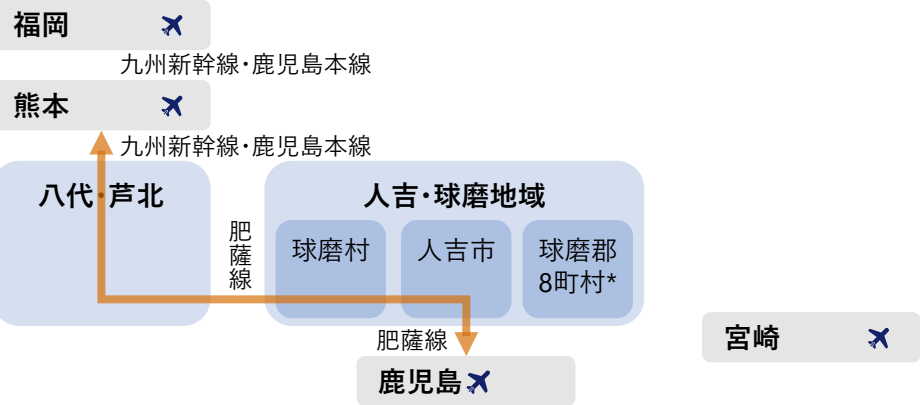
地域の目指す姿
(取組課題)

- ②【関係地域の観光資源の磨き上げ】
- 南九州の観光地の中から、積極的に選ばれる訴求ポイントを整備

鉄道の必要性

- 観光客アンケート調査では、遠方から人吉・球磨地域を訪れ、肥薩線を利用した人のうち、約半数が「肥薩線自体が目的」と回答しており、肥薩線の観光資源としての価値は高い
- 住民アンケート調査でも、鉄道復旧を求める理由として「観光客が多く訪れるから」という、観光を通した経済振興に期待する声が大い

肥薩線の目指す姿 ②【観光資源機能】

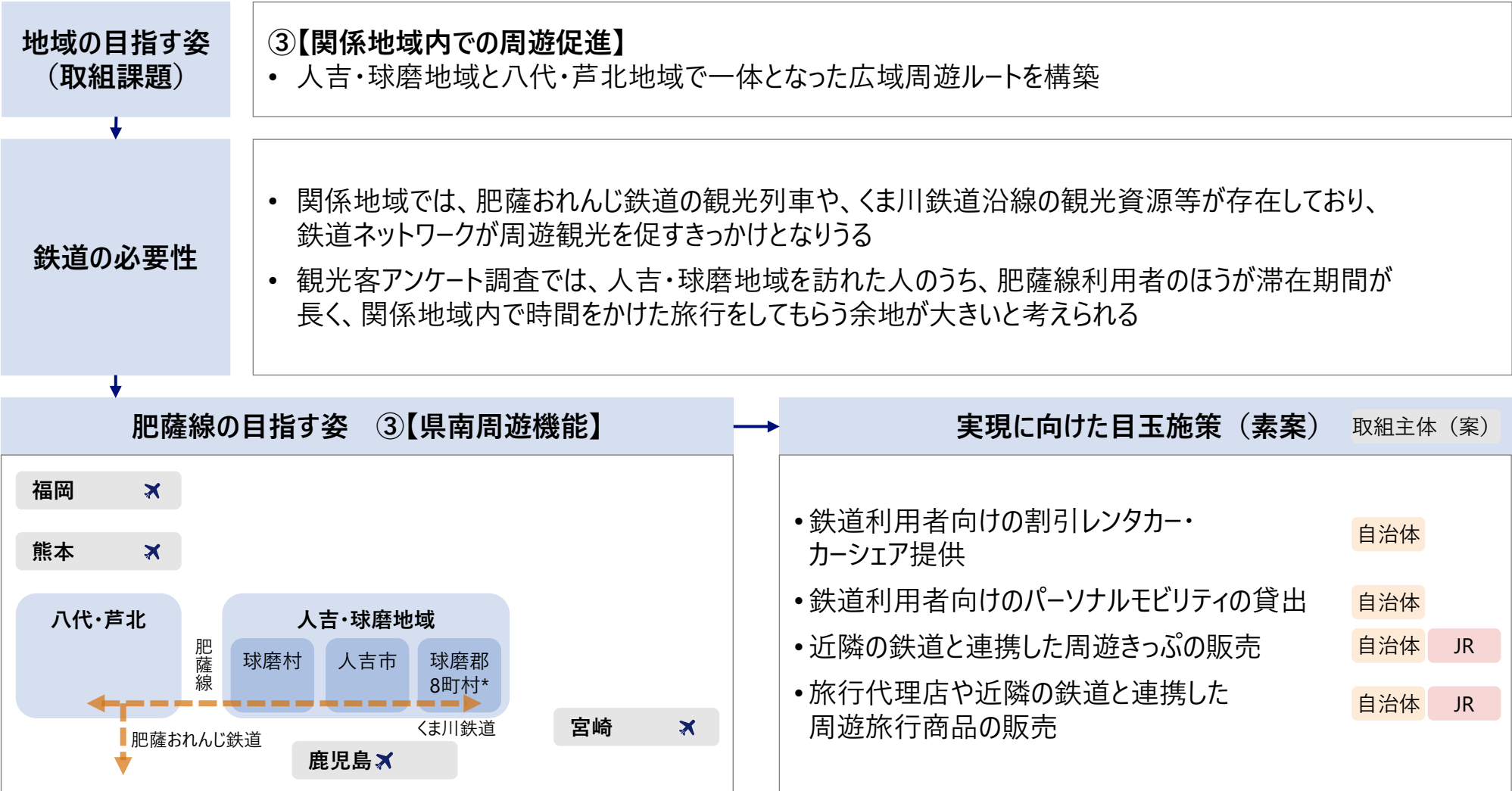


実現に向けた目玉施策（素案） 取組主体（案）

- | | | |
|------------------------------|-----|----|
| ・引退するSL人吉に代わる観光列車の導入 | 自治体 | JR |
| ・サイクルツーリズムの受入体制整備 | 自治体 | JR |
| ・歩いて楽しめる観光地づくり
(温泉街の整備など) | 自治体 | |
| ・鉄道利用者が自然を楽しめる
新たな観光施設の整備 | 自治体 | |

③【県南周遊機能】

人吉・球磨地域と八代・芦北地域で一体となった広域周遊ルートを構築



福岡 ✕

熊本 ✕

八代・芦北

肥薩線

人吉・球磨地域

球磨村

人吉市

球磨郡 8町村*

くま川鉄道

宮崎 ✕

鹿児島 ✕

肥薩おれんじ鉄道

実現に向けた目玉施策（素案）

取組主体（案）

- 鉄道利用者向けの割引レンタカー・カーシェア提供 自治体
- 鉄道利用者向けのパーソナルモビリティの貸出 自治体
- 近隣の鉄道と連携した周遊きっぷの販売 自治体 JR
- 旅行代理店や近隣の鉄道と連携した周遊旅行商品の販売 自治体 JR

④【広域集客機能】

教育旅行客、インバウンド観光客、パック旅行客等を誘客する手段としての鉄道

地域の目指す姿
(取組課題)

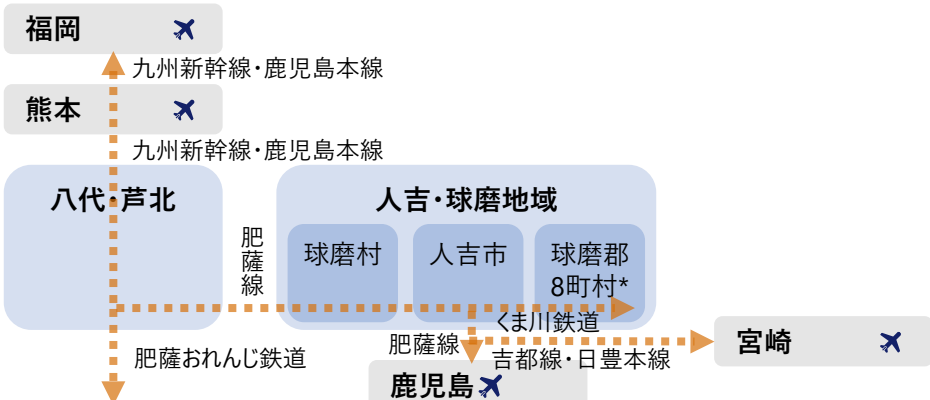
④【新たな観光市場の取り込み】

- 学生の実験旅行、インバウンド観光、シニア向けツアー等の誘客を強化

鉄道の必要性

- 災害から復旧した肥薩線があることで、教育旅行（防災教育など）での活用につながる
- 今後、新たな観光客の誘客を進める場合、繁忙期でも大量輸送が可能な鉄道は優位性がある
- 旅行商品を組成する上で、鉄道ネットワークを活かした周遊性は魅力的な要素となる
- インバウンド観光客は鉄道の利用が比較的多く、鉄道ネットワークで結ばれていることは、インバウンド観光客の誘客に向けて有利な条件である

肥薩線の目指す姿 ④【広域集客機能】



実現に向けた目玉施策（素案）

取組主体（案）

- 社会科見学・修学旅行等の教育旅行誘致
- 旅行代理店と連携した観光ツアー組成
- JAPAN RAIL PASS等と連携した旅行商品の販売
- 花火大会等のイベントに合わせたツアー造成・割引きっぷ販売

自治体

自治体

自治体

自治体

JR

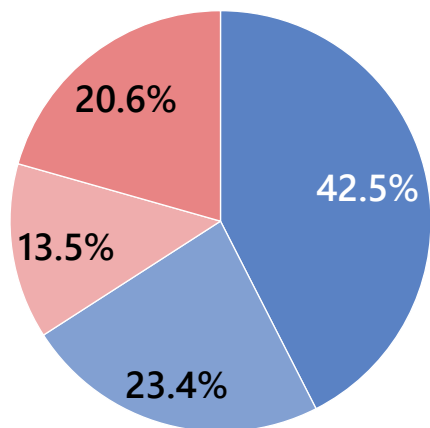
JR

JR

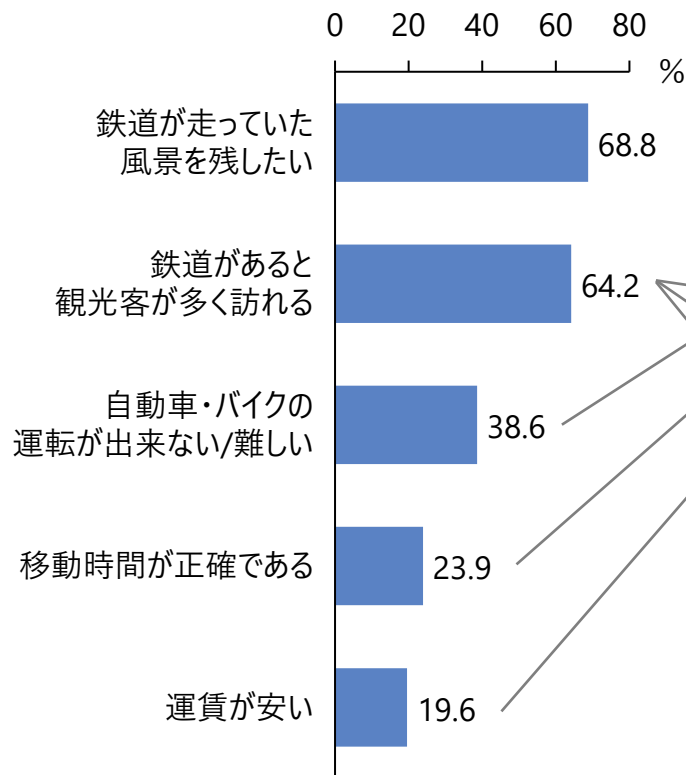
住民アンケートでは66%の住民が鉄道としての復旧を希望しており、観光客の増加による経済振興や、自身の移動手段としての役割を肥薩線に求めている

肥薩線復旧に対する希望意向 (n=1,556)

- 鉄道として復旧してほしい
- どちらかと言うと鉄道として復旧してほしい
- どちらかと言うと鉄道としての復旧にはこだわらない
- 鉄道としての復旧にはこだわらない



鉄道での復旧を希望する理由 (n=1,025)



目指す姿との対応関係

①住民生活機能

②観光資源機能

③県南周遊機能

④広域集客機能

※費用負担の前提を置かない質問である点に留意が必要

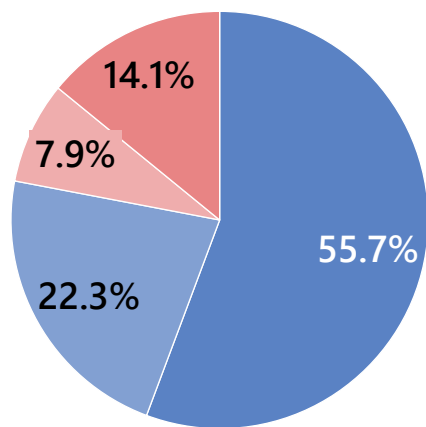
※複数回答。上位5項目のみ記載

高校生アンケートでは78%が鉄道としての復旧を希望しており、住民アンケートと同様に、観光客の増加による経済振興や、自身の移動手段としての役割を肥薩線に求めている

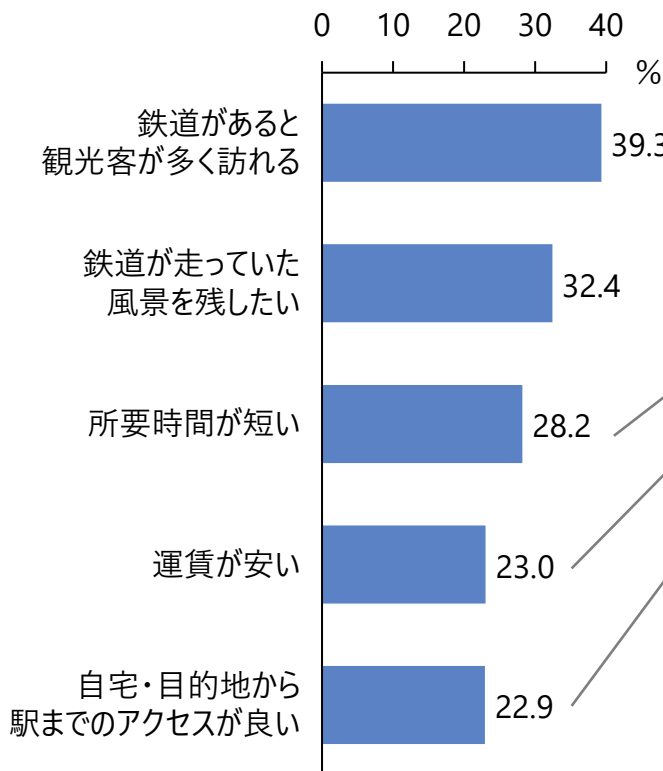
- 高校生は公共交通を利用する頻度が高いため、（バスと比較しての）所要時間の短さや、（高速バスと比較しての）運賃の安さなど、自身の移動手段としての期待が比較的高い

肥薩線復旧に対する希望意向 (n=1,576)

- 鉄道として復旧してほしい
- どちらかと言うと鉄道として復旧してほしい
- どちらかと言うと鉄道としての復旧にはこだわらない
- 鉄道としての復旧にはこだわらない



復旧希望理由として選ばれた割合 (n=1,229)



目指す姿との対応関係

- ① 住民生活機能
- ② 観光資源機能
- ③ 県南周遊機能
- ④ 広域集客機能

※費用負担の前提を置かない質問である点に留意が必要

※複数回答。上位5項目のみ記載

■ 再生協議会WGの検討事項

■ 地域の現状および将来予測

■ 鉄道復旧の課題整理

■ 地域の目指す姿

肥薩線利活用策

■ 効果および負担手法

「肥薩線の目指す姿」の実現に向けた施策のうち、効果が大きいと考えられる施策を目玉施策とし、費用・便益試算を進める

肥薩線の目指す姿

具体施策（目玉施策）

その他施策

①住民生活機能	関係地域内や福岡・熊本等へ、予約不要で定時性に優れ、気軽に利用できる鉄道	・新八代駅やくま川鉄道への直通 ・パークアンドライド用の駐車場整備 ・鉄道と接続したフィーダー交通の整備 ・利用者向けの助成制度 ・通学時間帯等の増発（1～2往復）	以降に掲載する施策の実施可否を検討
②観光資源機能	重要な観光資源として、乗車自体を目的とする観光客を呼び込める鉄道	・引退するSL人吉に代わる観光列車の導入 ・サイクルツーリズムの受入体制整備 ・歩いて楽しめる観光地づくり(温泉街の整備など) ・鉄道利用者が自然を楽しむ新たな観光施設の整備	
③県南周遊機能	人吉・球磨地域と八代・芦北地域で、観光客に足を相互に伸ばしてもらう鉄道	・鉄道利用者向けの割引レンタカー・カーシェア提供 ・鉄道利用者向けのパーソナルモビリティの貸出 ・近隣の鉄道と連携した周遊きっぷの販売 ・旅行代理店や近隣の鉄道と連携した周遊旅行商品の販売	
④広域集客機能	教育旅行客、インバウンド観光客、パック旅行客等を誘客する手段としての鉄道	・社会科見学・修学旅行等の教育旅行誘致 ・旅行代理店と連携した観光ツアー組成 ・JAPAN RAIL PASS等と連携した旅行商品の販売 ・花火大会等のイベントに合わせたツアー造成・割引きっぷ販売	

目玉施策以外にも、実施に向けた費用が小さい施策や、他予算を活用して現実的に実施可能な施策は、関係地域として総動員し、肥薩線の利活用につなげる

A) 効果が大きいと考えられる施策（目玉施策）

⇒ 費用・便益分析を踏まえて追加／削除する

B) その他の施策／他予算を活用しうる施策

⇒ 継続議論の上、現実的に可能な施策は総動員する

①住民生活機能

- ・ 新八代駅やくま川鉄道への直通
- ・ パークアンドライド用の駐車場整備
- ・ 鉄道と接続したフィーダー交通の整備
- ・ 利用者向けの助成制度
- ・ 通学時間帯等の増発（1～2往復）

②観光資源機能

- ・ 引退するSL人吉に代わる観光列車の導入
- ・ サイクルツーリズムの受入体制整備
- ・ 歩いて楽しめる観光地づくり（温泉街の整備など）
- ・ 鉄道利用者が自然を楽しめる新たな観光施設の整備

③県南周遊機能

- ・ 鉄道利用者向けの割引レンタカー・カーシェア提供
- ・ 鉄道利用者向けのパーソナルモビリティの貸出
- ・ 近隣の鉄道と連携した周遊きっぷの販売
- ・ 旅行代理店や近隣の鉄道と連携した周遊旅行商品の販売

④広域集客機能

- ・ 社会科見学・修学旅行等の教育旅行誘致
- ・ 旅行代理店と連携した観光ツアー組成
- ・ JAPAN RAIL PASS等と連携した旅行商品の販売
- ・ 花火大会等のイベントに合わせたツアー造成・割引きっぷ販売

※その他

- ・ 地域の特産品を貨客混載で福岡等へ輸送

- ・ 自治体職員等の通勤・業務移動時の鉄道利用呼びかけ
 - ・ 鉄道利用推奨日の設定・鉄道利用PR・説明会実施
 - ・ 商工会議所や学校等と連携した利用促進イベント実施
 - ・ 利用実態に合わせた駅立地の変更
- ほか

- ・ ラッピング列車の運行（くまモン、マンガキャラクターなど）
 - ・ イベント列車の運行（沿線のお酒の提供など）
 - ・ 鉄道利用者向けのタイアップイベントの実施（運転体験など）
 - ・ 肥薩線を舞台としたテレビ番組やCM等の誘致
- ほか

- ・ 鉄道に合わせて、自治体運行バス等の運行形態を変更
 - ・ 地域MaaSアプリの導入
 - ・ 三十三観音巡りやスタンプラリー等の周遊プランの磨き上げ
 - ・ 沿線のアドベンチャーツーリズムのプログラム開発
- ほか

- ・ 球磨川第三橋梁等からの花火大会観覧
 - ・ 八代港等へ入港するクルーズ船とのタイアップ
 - ・ 音楽祭・芸術祭等のイベント開催
- ほか

- ・ 駅を核としたまちづくりの推進（区画整理事業の実施等）
 - ・ 学校、病院、シェアオフィス等の公共施設の駅前移転
 - ・ ふるさと納税の返礼品として肥薩線関連の品を導入
 - ・ 肥薩線サポーター制度等の導入
- ほか

■ 再生協議会WGの検討事項

■ 地域の現状および将来予測

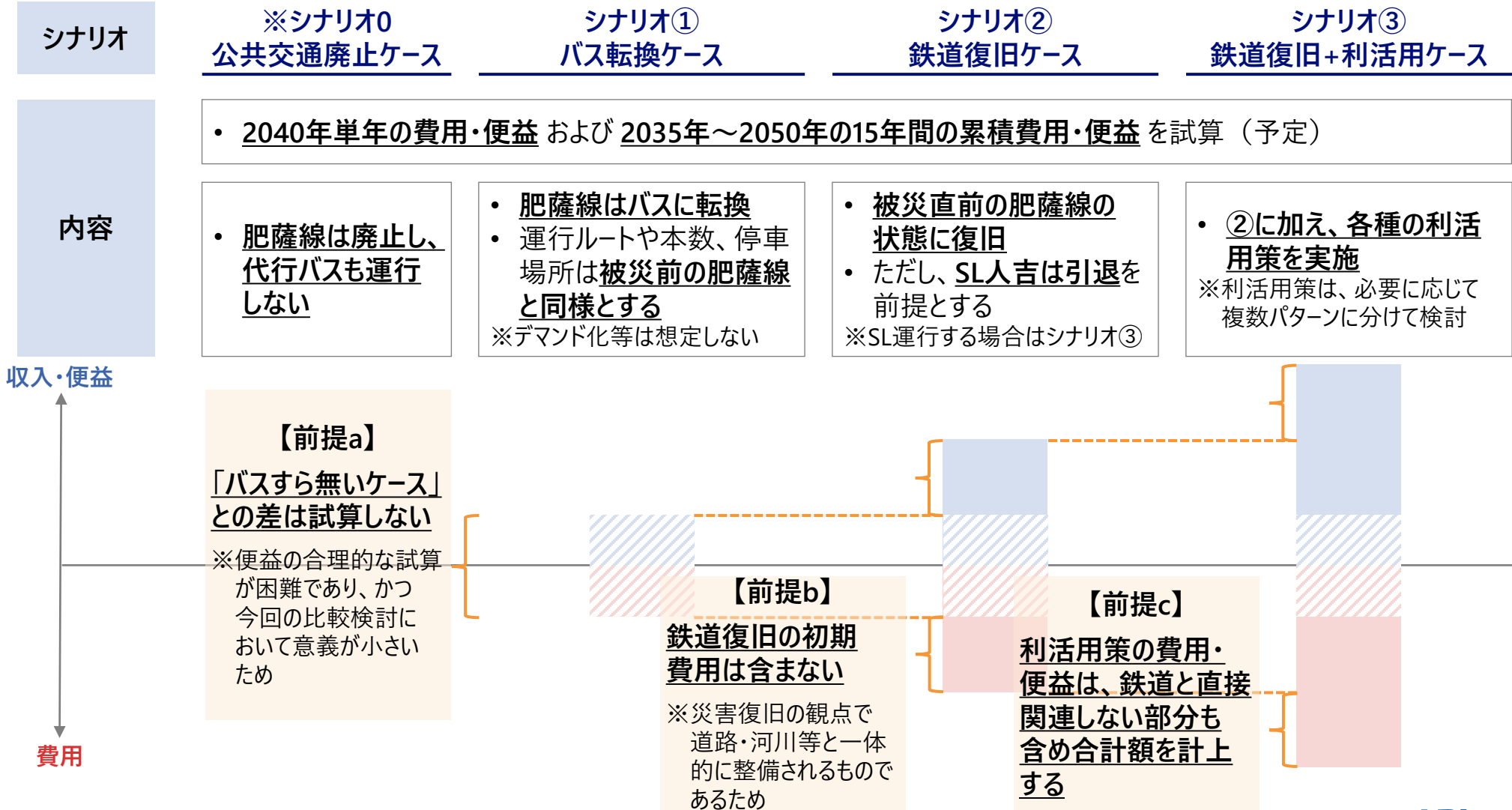
■ 鉄道復旧の課題整理

■ 地域の目指す姿

■ 肥薩線利活用策

効果および負担手法

①バス転換ケース、②鉄道復旧ケース、③鉄道復旧+利活用ケース の3シナリオを設定し、
①と②の差分を「鉄道の費用・便益」、②と③の差分を「利活用策の費用・便益」とする



シナリオ①・②・③で、目的別の利用動向について以下の前提を置く

比較シナリオの前提（収入・便益）

			シナリオ① バス代替ケース	シナリオ② 鉄道復旧ケース	シナリオ③ 鉄道復旧+利活用ケース
収入・便益	定住人口 (住民)	通学	被災前の鉄道利用者は、<u>全員代行バスに転移</u>する	被災前の鉄道利用者は、<u>全員鉄道を利用</u>する	(②に加えて)
		通勤	ただし、将来の<u>人口減少を加味</u>する（人間研並み）	ただし、将来の<u>人口減少を加味</u>する（人間研並み）	• <u>人口減少が自治体の目標値並みに抑制される</u>
		買物・通院・旅行等	• なお、第3回WG資料における「<u>さらなる環境悪化の余地</u>」は考慮しない	• なお、第3回WG資料における「<u>さらなる環境悪化の余地</u>」は考慮しない	• <u>利活用策によって、鉄道利用者が増加</u>する
	交流人口 (来訪者)	観光利用	• <u>観光列車目的の人は、訪問しなくなる</u> • それ以外の人は、<u>高速バス等を用いて訪問</u>する（代行バスは相対的に不便なため利用しない）	- 被災前の鉄道利用者は、<u>全員鉄道を利用</u>する - ただし、<u>SL人吉目当ての人は訪問しなくなる</u> • <u>インバウンドの増加を加味</u>する	(②に加えて) • <u>利活用策によって、入込観光客数と鉄道利用者が増加</u>する
			被災前の鉄道利用者は、<u>高速バス等を用いて訪問</u>する（代行バスは相対的に不便なため利用しない）	被災前の鉄道利用者は、<u>全員鉄道を利用</u>する	(②に加えて) • <u>利活用策によって、鉄道利用者が増加</u>する
		ビジネス利用			

シナリオ①・②・③で、費用について以下の前提を置く

比較シナリオの前提（費用）

			シナリオ① バス代替ケース	シナリオ② 鉄道復旧ケース	シナリオ③ 鉄道復旧+利活用ケース
費用	初期費用 (CAPEX)	鉄道or 代行バス 関連	• 計上しない（前提a,b）	• 計上しない（前提b）	• 計上しない（前提b）
		利活用策 関連	• 発生しない	• 発生しない	• <u>計上する</u>
	運営費用 (OPEX)	鉄道or 代行バス 関連	• 計上しない（前提a） ※基準値として試算は行う	• <u>①と比べ追加的に発生 する費用を計上する</u> • なお、 <u>鉄道運営費用は 2019年度と同額とする</u>	• <u>②と同額を計上する</u> • なお、 <u>増便やSL復活等は 「利活用策」費用とする</u>
		利活用策 関連	• 発生しない	• 発生しない	• <u>計上する</u>

肥薩線の検討では、代行バスで同等のサービスが受けられる項目や、影響が軽微であると考えられる項目は非採用とする

○：採用 △：具体的な試算の中で採用要否を検討 ×：不採用

効果区分	主たる効果項目	採用	採用/不採用理由・備考
利用者への効果	総所要時間短縮効果	○	肥薩線と代行バス、高速バスでは運行時間に差が生じると考えられるため
	総費用節減効果	○	高速バスに移行する利用者との間で差異が生まれるため
	乗り換え利便性の向上	○	高速バスに移行する利用者との間で差異が生まれるため
	車両内混雑の緩和	×	肥薩線、代行バス、高速バスでは深刻な混雑は発生しないと考えられるため
	駅アクセス・イグレス時間の短縮	×	「総所要時間短縮効果」の中で、駅やバス停への移動時間の違いを考慮する
	輸送障害による遅延の軽減	×	「総所要時間短縮効果」の中で、高速バスの遅延可能性等は考慮する
供給者への効果	当該事業者収益の改善	○	JR九州の収益を対象とする（新幹線利用等のネットワーク効果も含む）
	競合・補完鉄道路線収益の改善	○	補完鉄道路線として、くま川鉄道の収益を対象とする
地域社会への効果	地球的環境の改善 （CO2排出量の削減）	△	鉄道とバスの環境負荷に大幅な差異が生じないと考えられる（詳細後述）が、自家用車からの転換にあたっては考慮 （どの指標まで含むかは、定量化手法の具体性も踏まえて今後議論）
	局所的環境の改善 （NOx排出、騒音改善）		
	道路交通事故の減少	△	自家用車からの転換によって、減少する可能性があれば考慮
	道路混雑の緩和	△	自家用車からの転換によって、減少する可能性があれば考慮
	存在効果	△	合理的な算出が困難であるため、他地域事例も踏まえて採用可否を今後議論
	経済的波及効果	○	鉄道の存在による観光振興等が考えられるため

施策毎の費用負担のあり方については、各施策がもたらす便益の受益主体も踏まえ、第6～8回再生協議会WGにおいて議論を行う予定

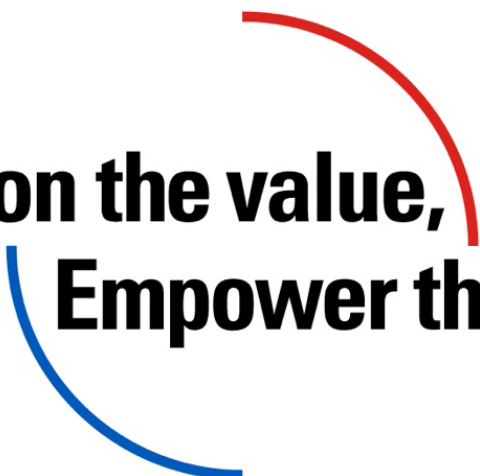
施策毎の費用負担の検討（第7～8回）

施策がもたらす便益と受益主体の検討（第6～8回）

相互に関連するため両者を行き来しながら議論

施策	費用負担主体			効果項目	受益主体		
	JR九州	県	自治体		JR九州	県	自治体
①パークアンドライド				総所要時間短縮効果			
②通学定期券助成				総費用節減効果			
③SL人吉の運行				乗り換え利便性の向上			
④くま川鉄道との直通				当該事業者収益の改善			
⋮				競合・補完鉄道路線収益の改善			
今後整理・議論				地球的環境の改善	今後整理・議論		
				局所的環境の改善			
				道路交通事故の減少			
				道路混雑の緩和			
				存在効果			
				経済的波及効果			

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.  43



**Envision the value,
Empower the change**