



JR肥薩線復興方針（案）

JR肥薩線再生協議会

令和5年12月

目次

1. 方針策定の背景・目的	p. 2
1—1. 検討の経緯	p. 3
1—2. 本書の位置づけ	p. 5
1—3. 関係地域の現状と課題	p. 7
1—4. 肥薩線の現状と課題	p. 1 1
1—5. 肥薩線の復興に必要な視点	p. 1 7
2. 復興方針（案）	p. 2 1
2—1. 復興方針（案）の全体像	p. 2 2
2—2. 関係地域の目指す姿	p. 2 3
2—3. 関係地域の交通のあり方	p. 2 6
2—4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策	p. 2 8
2—5. 復興に係る費用と効果	p. 4 3
3. 復興方針の推進手法	p. 4 5
3—1. 責任主体の基本的な考え方	p. 4 6
3—2. 具体施策の推進主体	p. 4 8
3—3. 復興に向けた検討課題	p. 5 2
3—4. 復興に向けたロードマップ	p. 5 3
4. 参考資料	p. 5 4
4—1. バス転換ケースと復興ケースの比較	p. 5 5
4—2. 鉄道の費用分担手法	p. 5 6
4—3. 住民アンケート調査結果	p. 5 7
4—4. 観光客アンケート調査結果	p. 6 1
4—5. 費用および効果試算の前提条件	p. 6 6

◆ 用語の定義

- | | |
|---|---|
| • 「肥薩線」
特記無き場合は、JR肥薩線（八代～人吉間）を指す | • 「周辺地域」
特記無き場合は、熊本県の県南地域（人吉・球磨、水俣・芦北、八代）を指す |
| • 「関係地域」
特記無き場合は、JR肥薩線再生協議会WG参加の12市町村を指す | • 「幹線交通」
主に市町村域を越えて結ぶ公共交通を指す |
| • 「沿線」
特記無き場合は、JR肥薩線（八代～人吉間）の駅が立地する4市町村を指す | • 「フィーダー交通」
主に市町村域内を結ぶ公共交通を指す |

1. 方針策定の背景・目的



観光列車「SL人吉」

1. 方針策定の背景・目的 | 1-1. 検討の経緯

令和2年7月豪雨で被災した肥薩線（八代～人吉間）について、持続可能な鉄道のあり方を示す

肥薩線の復旧に向けた課題

熊本県の八代駅と鹿児島県の隼人駅を結ぶ肥薩線は、令和2年7月豪雨で甚大な被害を受け、八代（熊本）～吉松（鹿児島）間で運休が続いている。熊本県としては、肥薩線の全線復旧を目指しているが、まずは特に著しい被害を受けた八代～人吉（熊本）間の鉄道復旧の意義について、国・JR九州および地元12市町村とともに協議を実施している。

鉄道での復旧にあたっては、JR九州が試算した概算235億円という膨大な復旧費とともに、被災前に年間9億円の赤字（八代～吉松間）が発生していた路線であり、持続可能性にも大きな懸念が示されている。復旧費については、「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によって、約76億円になるという見通しが示されたが、持続可能な鉄道のあり方を示すことは、なお大きな課題である。

復興方針（案）の策定目的

熊本県と地元12市町村で構成する「JR肥薩線再生協議会」では、肥薩線が全国ローカル路線の中で日本三大車窓にも選ばれる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、鉄道を軸とした地域振興を進めていくことを確認した。

本復興方針（案）では、被災区間のうち八代～人吉間について、上記の議論を具体化させた関係地域の「目指す姿」を描くとともに、目指す姿における肥薩線の役割や、目指す姿の実現に向けた具体施策、それらに係る費用と効果*を示す。

また、効果を踏まえて適切と考えられる費用負担のあり方や、具体施策の推進主体を整理することで、持続可能な鉄道のあり方を示す。

*本復興方針（案）の数値試算は、注記無き場合は八代～人吉間を対象とした試算である
路線図出所）肥薩線利用促進・魅力発信協議会「肥薩線とは」



1. 方針策定の背景・目的 | 1-1. 検討の経緯

肥薩線は豪雨災害からの復興に欠かせない存在であるとして、
関係地域では住民・地元団体・自治体が一体となった活動が続けている

肥薩線の復旧に向けた活動の例

「令和2年7月豪雨からの復旧・復興プラン」の策定（2020年11月）



- ・豪雨災害からの復旧・復興に向けて、熊本県が中心となり策定
- ・「「緑の流域治水」の推進と復旧・復興に向けた重点10項目」に肥薩線を含む「鉄道の復旧」を盛り込んだ

肥薩線復旧を願うアピール集会（2022年3月）



- ・「肥薩線利用促進・魅力発信協議会」（沿線16市町村で構成）が中心となり、地元の各種団体も参画し、約350名が参加
- ・鉄道による復旧が地域の活性化に不可欠であることを訴えた

署名活動（2023年2・3月）

- ・地元有志などが立ち上げた団体「肥薩線again」が中心となり実施
- ・約2ヶ月間で、目標の1万筆を上回る10,455筆の署名が届いた

大学公開講座の実施（2023年5月）

- ・熊本学園大学の春期公開講座として、「肥薩線の復旧とこれからの観光 ～熊本から広がる南九州の魅力～」と題した講演を実施（人吉市後援）
- ・鉄道を軸としたまちおこしに向けて、参加者全員でアイデアを出した

写真展（2022年-）



- ・「肥薩線again」が中心となり、鉄道写真家や郷土写真家が撮影した肥薩線の写真・動画などを展示
- ・行政施設や大型商業施設などで積極的に開催

1. 方針策定の背景・目的 | 1－2. 本書の位置づけ

本書は、鉄道で復旧させる場合の基本方針を示したものであり、今後の関係主体間での議論・調整を経て、鉄道復旧の最終合意を目指す

本書は、「JR肥薩線再生協議会」として、肥薩線を鉄道で復旧させるとした場合の基本方針を示したものである。

関係主体間で鉄道復旧に向けた最終合意を行うためには、本書記載の内容について議論・調整を推進する必要があるとともに、鉄道復旧の具体的な内容・工期・費用分担などの検討や、具体施策の内容・責任主体・費用分担などの検討を進める必要がある。

JR肥薩線再生協議会としては、2024年度末頃までに、上記の論点について順次検討を進め、関係主体間で鉄道復旧に向けた最終合意を行うことを目指す。

肥薩線を鉄道で復旧させるとした場合の検討手順

復旧検討の手順	想定実施時期	到達目標
フェーズ①	～2023年度半ば	JR肥薩線再生協議会として、鉄道で復旧させるとした場合の基本方針を示すことができる
..... 本書：鉄道で復旧させるとした場合の基本方針（案）		
フェーズ① （続き）	～2023年度末	関係主体間で、鉄道で復旧させるとした場合の基本方針について合意ができている
フェーズ②	～2024年度	鉄道復旧の内容などの精査を進めた上で、鉄道で復旧させることについて、関係主体間で最終合意ができている
フェーズ③	～2032年度	具体施策の各種計画への反映や、実行準備が完了している
フェーズ④	2033年度～	肥薩線が鉄道として復旧し、具体施策の継続的な実施・検証・改善を実行できている

1. 方針策定の背景・目的 | 1 — 2. 本書の位置づけ

本書では、JR九州から示された「検討すべき課題」も踏まえた整理を実施した

肥薩線の持続可能性に関しては、「JR肥薩線検討会議」の中で、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として6項目が示されている。復興方針（案）の中では、以下に示す通り、これらの検討課題も踏まえた整理結果を記載している。

JR九州から示された「検討すべき課題」	復興方針（案）における整理	該当頁
1. 将来における地域の全体像	地域の現状・課題、肥薩線の現状・課題を踏まえ、2040年頃に関係地域が目指すべき姿と、実現に向けた重点プロジェクトを設定	p. 2 2 ～ 2 4
2. 地域全体の交通のあり方	関係地域が目指すべき姿の実現に向けて必要な交通のあり方を整理	p. 2 6 ～ 2 7
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	上記において鉄道だからこそ発揮できる価値・機能を整理した上で、鉄道の利活用策にとどまらず、「目指す姿」の実現に必要な多様な具体施策を整理	p. 2 6 ～ 4 2
4. 鉄道がもたらす広域的な便益を定量的に検証	「目指す姿」が達成された場合に鉄道事業および関係地域における費用・効果を算出・比較	p. 4 3 ～ 4 7
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	具体施策の責任主体（案）に加え、費用負担の基本的な考えや今後の検討ロードマップを整理	p. 4 8 ～ 5 3

1. 方針策定の背景・目的 | 1－3. 関係地域の現状と課題

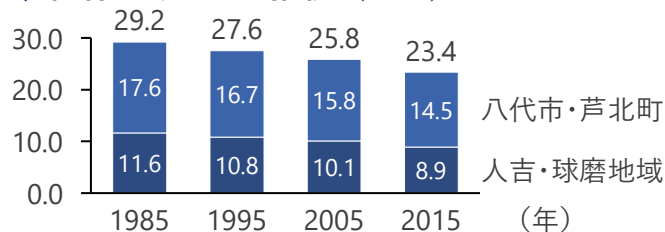
急速な人口減少に直面し、特に人吉・球磨地域では経済の停滞も続く中で、令和2年7月豪雨の甚大な被害を受け、さらに厳しい状況に追い込まれている

関係地域の人口推移

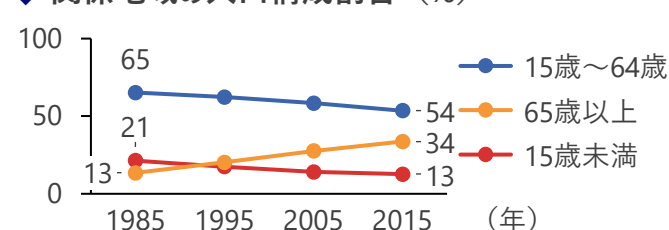
関係地域では、国鉄民営化（1987年）時点以来、一貫して人口減少が続いており、特に人吉・球磨地域では、2015年までの約30年間で人口が11.6万人から8.9万人へ約24%減少するという、急速な人口減少に直面している。

また、少子高齢化も急速に進行しており、関係地域における年少人口比率は、1985年の21%から、2015年には13%まで減少する一方、高齢化率は1985年の13%から、2015年の34%まで上昇が続いている。

◆ 関係地域の人口推移（万人）



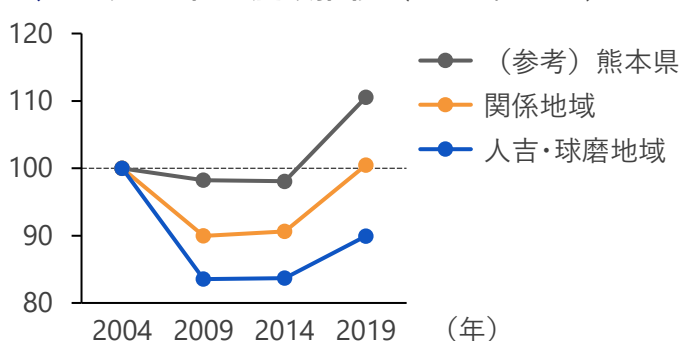
◆ 関係地域の人口構成割合（%）



関係地域の経済動向

厳しい人口動態や、後述する観光産業の伸び悩み等によって、関係地域の経済は停滞が続いており、2019年の総生産額は2004年並みの水準にとどまっている。特に、人吉・球磨地域に限定すると2019年の総生産額は2004年と比べ10%減少しており、熊本県内の他地域が経済成長をする中で、厳しい経済動向が続いている。

◆ 地域別の総生産額推移（2004年=100）

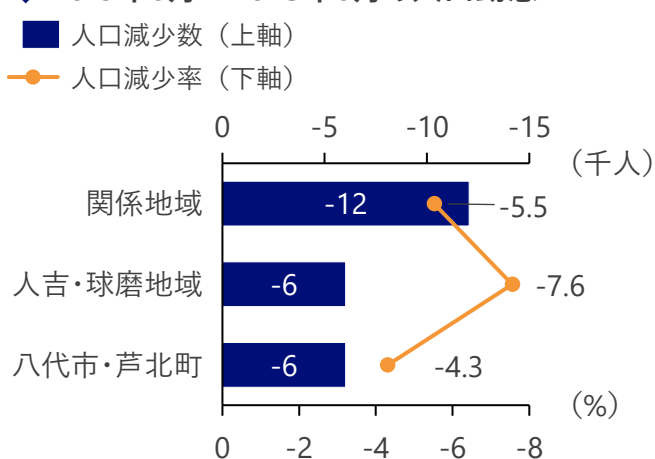


豪雨災害の影響

こうした状況下で発生した令和2年7月豪雨は、肥薩線のみならず、関係地域に甚大な被害をもたらした。

豪雨災害の結果として、関係地域では地域外への避難や転居等によって、人口減少が加速している。2019年から2023年までの4年間で、関係地域全体では5.5%、人吉・球磨地域では7.6%もの人口減少が発生し、今もなお生活再建の途上にあり人口の回復が見通せない集落も複数存在する。

◆ 2019年6月→2023年6月の人口動態



1. 方針策定の背景・目的 | 1－3. 関係地域の現状と課題

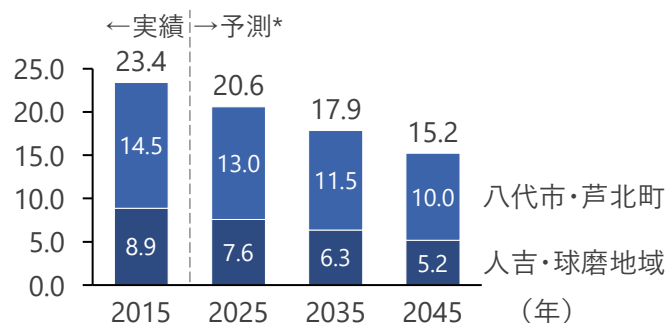
今後、さらなる人口減少が予測される中で、関係地域では地域経済・社会の継続的な衰退が懸念される

関係地域の将来予測

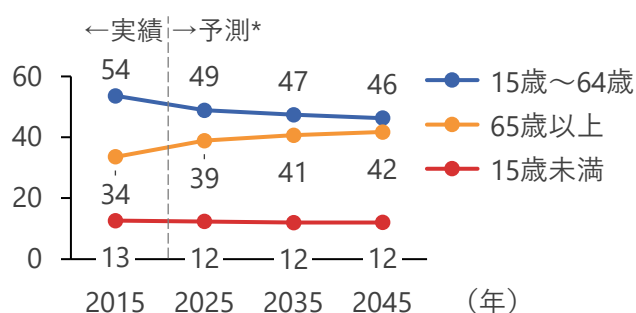
関係地域では、今後も急速な人口減少が進展するという予測であり、2015年から2045年の30年間で、23.4万人から15.2万人へ約35%減少する見通しである。これは、1985年から2015年までの人口減少よりもさらに厳しい落込みである。

人口構成の予測では、年少人口比率の低下は下げ止まり、12%で低位安定する見通しだが、高齢化率は2015年の34%から、2045年の42%までさらに上昇する予測である。

◆ 関係地域の人口予測（万人）



◆ 関係地域の人口構成予測



出所) 国立社会保障・人口問題研究所予測より作成 *人口予測は、災害による直近の転出影響を除く

こうした環境変化と、前述の豪雨災害の影響を踏まえると、今後の関係地域では地域経済・社会が縮小していく負の循環に陥る可能性がある。具体的には、人口減少や高齢化による消費活動の低下や人手不足などが経済規模の縮小をもたらすことで、地域経済を支える観光産業などにおける成長投資が停滞し、結果として地域の魅力低下やさらなる衰退につながる事が懸念される。

したがって関係地域では、豪雨災害前の状態に復旧させるだけでなく、こうした「負の循環」を食い止める観点で、地域全体の成長戦略が必要となっている。

◆ 成行で懸念される負の循環

【豪雨災害の影響】

- ・急速な人口減少
- ・観光施設の被災

【地域経済・社会の衰退】

- ・地域経済の縮小
- ・急速な人口減少
- ・人手不足による閉業
- ・税収減

【成長投資の停滞】

- ・観光施設の陳腐化
- ・地域インフラの老朽化

【地域の魅力低下】

- ・入込客数の低下
- ・観光消費の減少
- ・住みやすさの低下

1. 方針策定の背景・目的 | 1—3. 関係地域の現状と課題

関係地域の特色ある観光資源を活かして、観光の再成長を軸とした地域全体の再生を図る必要がある

観光の再成長を軸とした地域の再生

地域経済・社会の衰退という「負の循環」から転換する起爆剤として期待されるのが、観光産業である。関係地域は、球磨川などの自然、人吉城跡・青井阿蘇神社・湯前まんが美術館などの文化、肥薩線の鉄道遺構などの産業遺産といった、様々な分野の観光資源を有しており、2015年には「相良700年が生んだ保守と進取の文化」が日本遺産の第1号案件に認定されるなど、潜在的な競争力は高い（詳細はp.19参照）。

観光は、単に関係地域内での消費が増えるだけでなく、関連産業での雇用増や、関係人口の増加を通じた移住・定住の促進などにもつながる点で、地域の再生に向けた起爆剤となりうる。

これまでも関係地域では、人口減少や少子高齢化に直面する中で、こうした観光資源を活かすことによって、地域の「稼ぐ力」を高めることが目指されてきた。例えば人吉・球磨地域では、2018年に「人吉球磨観光地域づくり協議会」が組織されたほか、情報発信や受入環境整備等の取組を実施してきた。

その一方で、特に人吉・球磨地域の観光客数は伸び悩みが続いており、「負の循環」を止める起爆剤という観点では、改めて観光の再成長を図ることが必要となっている。

以上の整理を踏まえると、関係地域として、下図に示すような「観光の再成長を軸とした地域の再生」を目指す必要がある。具体的には、災害復興を契機に、官民一体となった地域づくり・観光地づくりを行うことで、地域の魅力向上につなげ、地域経済・社会の成長がさらなる成長投資につながるという、「正の循環」を目指すべきである。

◆ 目指すべき正の循環

【豪雨災害からの復興】

- ・復興まちづくり計画等の実行
- ・関係地域共通の成長戦略の策定

【地域経済・社会の成長】

- ・地域経済の拡大
- ・雇用増・転入増
- ・税収増

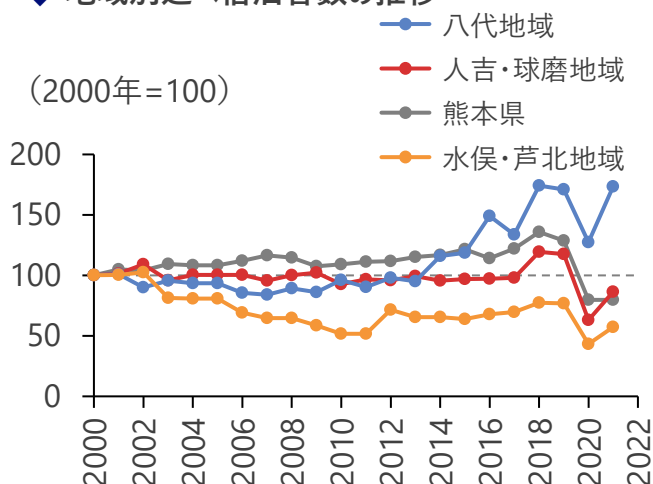
【地域の魅力向上】

- ・入込客数の増加
- ・観光消費の増加
- ・住みやすさの向上

【成長投資】

- ・官民一体の地域づくり投資

◆ 地域別延べ宿泊客数の推移



出所) 熊本県「熊本県観光統計表」より作成

1. 方針策定の背景・目的 | 1－3. 関係地域の現状と課題

今後想定される環境変化を踏まえると、新たな成長機会の取り込みや、新たな問題への対処という観点も必要である

今後想定される主な環境変化

肥薩線の復旧工事には相当の時間を要することが予想されるため、今後起こりうる環境変化を織り込んだ復興方針（案）を策定する必要がある。

今後想定される主な環境変化を「政策面」「経済面」「社会面」「技術面」から概観した上で、関係地域に与える影響を整理すると、インバウンドの拡大や、自動運転・MaaSの普及による公共交通の利便性の向上など、新たな成長機会がある一方で、人口減少や高齢化などが進む中で、地域経済・社会の衰退の加速化や、高齢者の運転リスクの深刻化といった新たな問題が生じる恐れがある。

政策面の変化		経済面の変化	
- 過疎地向けの新たな交通サービスの導入促進（デマンドバス、自家用有償運送など） - インバウンド観光増加に向けた政策推進（2030年に6,000万人）		- 人手不足や資材価格の上昇に伴う、あらゆる産業の運営コスト増加 - 公共交通領域でも、運営コスト増加によって維持困難になる路線が増加	
関係地域への影響	新たな成長機会	インバウンド誘客や「コト消費」に関する観光コンテンツの提供、多拠点居住を通じた関係人口の創出などが、地域経済成長のチャンスとなる	自動車交通の技術革新などに合わせて交通間連携の強化を行うことが、公共交通の利便性を向上させ、暮らしやすい地域をつくるチャンスとなる
	新たな問題	人手不足やコスト高により、地域経済・社会の衰退がより早いスピードで進む恐れがある	高齢化が進む中で、高齢者の運転リスクが深刻化する恐れがある
- 地域における人口減少や高齢化の進展 - アフター・コロナの「新しい生活様式」の普及（多拠点居住、テレワークなど）		- 自動運転車、AIオンデマンドなど、自動車交通の技術革新 - MaaSの普及による、交通間連携の強化	
社会面の変化		技術面の変化	

1. 方針策定の背景・目的 | 1－4. 肥薩線の現状と課題

高速道路網・高速バス網が発達する中で、広域の移動手段としては、
自家用車や高速バスが肥薩線より利便性の高い状態になっていた

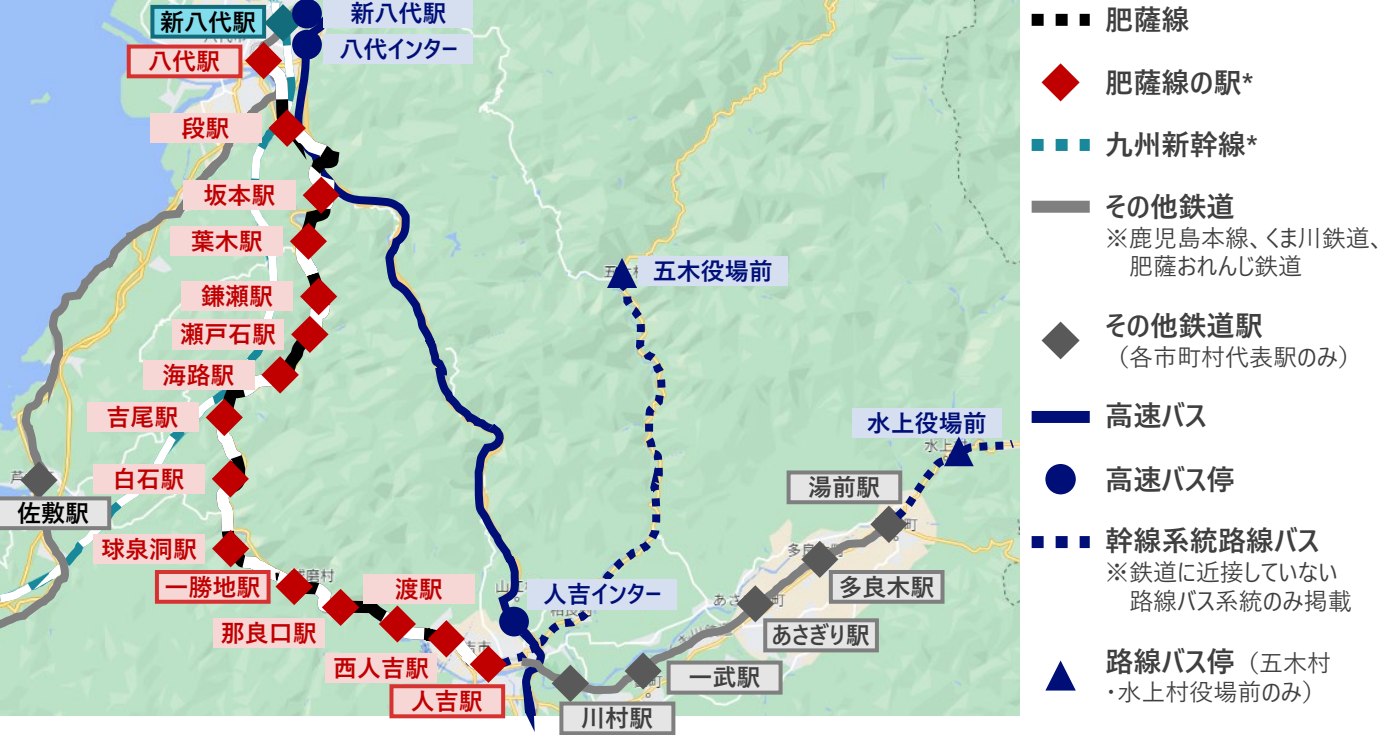
広域移動手段としての肥薩線

関係地域では、1989年および1995年に、九州自動車道の八代～えびの間に順次開通し、自動車移動の利便性が向上した。高速道路の整備にともなって、九州内では高速バスネットワークが発達し、人吉には福岡・熊本・八代・宮崎・鹿児島方面を結ぶ高速バスが停車するようになった。その結果として、主に中長距離の移動を担う公共交通という観点では、肥薩線は高速バスと競合状態にあると考えられる。

肥薩線と高速バスを比較すると、運行頻度、料金は高速バスのほうが有利であり、所要時間も大きな差が無いため、肥薩線の利用が減少してきた背景には、高速バス利用への転換も多いことが想定される。

また、自家用車を運転する住民や来訪者は、熊本・鹿児島・宮崎など遠方へも自家用車で移動することも多く、鉄道の特性を発揮しやすい都市間の高速・大量輸送手段としての機能が、肥薩線においては多くの部分で失われた状態にある。

◆ 幹線公共交通の路線網



◆ 主な区間の肥薩線と高速バスの利便性比較

区間	肥薩線(特急)**			高速バス***		
	本数(往復)	運賃・料金(円)	所要時間(分)	本数(往復)	運賃・料金(円)	所要時間(分)
八代～人吉	3	2,500	60	15	1,420	40
熊本～人吉	3	3,330	95	15	2,220	110
博多～人吉	3	8,500	135	21	5,070	160

出所) 各運行事業者のWebページ情報等をもとに作成 (地図: Google ©2023)
*枠線付は各市町村代表駅
**2020年7月時点、臨時列車除く、博多～新八代間は新幹線利用。所要時間は乗り継ぎの短い場合を記載
***2023年7月時点、八代～人吉は、新八代～人吉間の数値を記載

1. 方針策定の背景・目的 | 1－4. 肥薩線の現状と課題

通学移動手段としては肥薩線が一定の役割を果たしてきた一方で、買物・通院移動手段としては、自家用車による移動が定着していた

通学移動手段としての肥薩線

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ており、多くの高校は駅からバスや自転車でアクセス可能な範囲内である。

被災前の時点では、数十人の高校生が肥薩線を通学目的で利用し、中には人吉～八代間の長距離を通学する高校生も存在しており、肥薩線は通学手段として重要な役割を担っていたと考えられる。高校生は自家用車の運転が不可能であることから、今後少子化が進展する中で絶対数は減少するものの、地域に欠かせない通学手段としての期待は大きい。

◆ 主な高校の立地と最寄りの鉄道駅からのアクセス

高校名	最寄りの鉄道駅からのアクセス
八代高校	JR八代駅からバスで25分
八代東高校	JR八代駅からバスで10分
秀岳館高校	JR八代駅からバスで10分
八代白百合学園高校	JR新八代駅から徒歩1分
八代工業高校	肥薩おれんじ鉄道・肥後高田駅から徒歩5分
八代清流高校	JR八代駅から路線バスで10分
球磨工業高校	JR人吉駅から徒歩20分
人吉高校	くま川鉄道相良藩願成寺駅から徒歩2分
人吉高校五木分校	(鉄道駅からのアクセスは難しい)
球磨中央高校	くま川鉄道肥後西村駅から徒歩2分
南稜高校	くま川鉄道あさぎり駅から徒歩8分

買物・通院移動手段としての肥薩線

関係地域に立地する大型商業施設や大型病院は、多くの施設が肥薩線の駅から直接徒歩で向かうことは難しく、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る。したがって、住民の殆どは自家用車で買物・通院を行っており、運転が難しい場合も、家族の送迎や一部地域で運行されているデマンドバス・福祉送迎などを利用しており、肥薩線を日常利用することは利便性の観点で難しい状況にあったといえる。

◆ 主な大規模医療施設の立地と最寄りの鉄道駅からのアクセス

病院名	最寄りの鉄道駅からのアクセス
球磨郡公立多良木病院	くま川鉄道・公立病院前駅から徒歩5分
東病院	くま川鉄道・東免田駅から車で5分
JCHO人吉医療センター	JR人吉駅から徒歩で約15分、車で5分
JCHO熊本総合病院附属クリニック	JR八代駅から路線バスで10分
八代市医師会立病院	肥薩おれんじ鉄道・肥後高田駅から徒歩5分

◆ 主な大規模商業施設の立地と最寄りの鉄道駅からのアクセス

店舗名	最寄りの鉄道駅からのアクセス
イオン八代	JR八代駅から路線バスで25分
ゆめタウン八代	JR八代駅から路線バスで16分
サンロードシティSC	くま川鉄道肥後西村駅からバスで20分
HIToyoshi REX	JR人吉駅から徒歩10分

1. 方針策定の背景・目的 | 1－4. 肥薩線の現状と課題

肥薩線は特に遠方からの観光客やインバウンド客の誘客手段として重要な存在で、肥薩線目的で人吉・球磨地域を訪れた人も多く存在した

観光移動手段としての肥薩線

過去の肥薩線の利用状況に基づく試算では、肥薩線を利用した観光客数は年間約4.5万人存在した。これは、人吉・球磨地域の延べ入込客数（年間約180万人）に対しては数%に過ぎないが、近隣から何度も車で訪れている人などの影響を除くと一定の役割を担っており、特に遠方（三大都市圏）からの観光客における利用割合が高い。観光客アンケートでは、遠方発の44%が「肥薩線を利用して訪れた」と回答するなど、肥薩線があることで、関係地域に広範囲から観光客が訪れていたことが明らかになった。

遠方からの観光客は、宿泊や周遊を伴うことが多く、地域に与える経済効果は大きい。実際に、肥薩線を利用した観光客が消費活動を行うことによる経済波及効果は、年間約8億円存在したと推計された。また、肥薩線を利用した観光客の約6割が「仮に肥薩線が運休していたら人吉・球磨地域以外に旅行先を変えた」としており、肥薩線自体の観光資源としての価値が高く評価されていることが明らかになった。

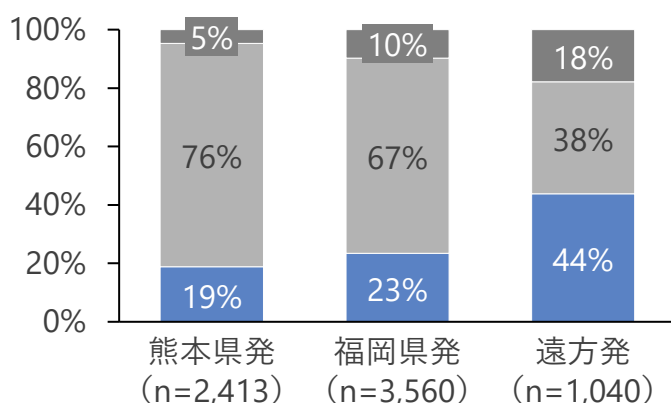
◆ 肥薩線を利用した観光の経済波及効果（2017～19年度平均値の試算）

経済波及効果		肥薩線利用の観光客数		1人あたり観光消費額		経済波及効果倍率
約8億円／年	=	約4.5万人／年	×	約1.1万円／人	×	1.57倍

出所）肥薩線輸送密度データ、「人吉・球磨地域公共交通計画」、熊本県観光統計、熊本県産業連関表等より推計

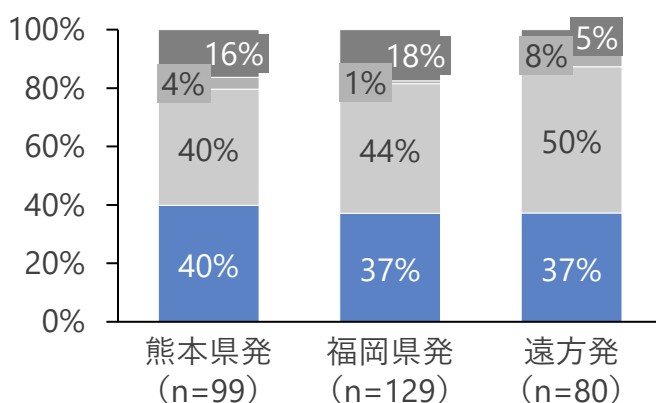
◆ 観光客の出発地別の肥薩線利用割合*

- 肥薩線で通過した
- 肥薩線以外で訪れた
- 肥薩線を利用して訪れた



◆ 仮に肥薩線が運休していた場合の旅行先*

- 旅行を中止
- 九州以外の観光地を選択
- 九州の他の観光地を選択
- 影響なし



◆ 観光事業者の意見



- ✓ 観光客にとっては、**鉄道の方が高速バスよりも使いやすい**のではないかと。
- ✓ 誘客のためには、**周遊性が重要**。**肥薩線は八代から鹿児島・宮崎に抜けられる点が魅力**である。
- ✓ 駅は地域のランドマーク・地域の中心地であり、**仮に駅がなくなると、観光客の誘客が難しくなる**。
- ✓ **インバウンド客は鉄道の利用割合が高く、レンタカーや高速バスでは誘客が難しい**。

出所）観光客アンケート、観光事業者ヒアリング、熊本県観光統計（平成31年（令和元年））等より作成

*2011～19年度に入吉・球磨地域を訪れた人の最後の旅行について

1. 方針策定の背景・目的 | 1－4. 肥薩線の現状と課題

交通モード間の役割分担の結果として、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中心だった

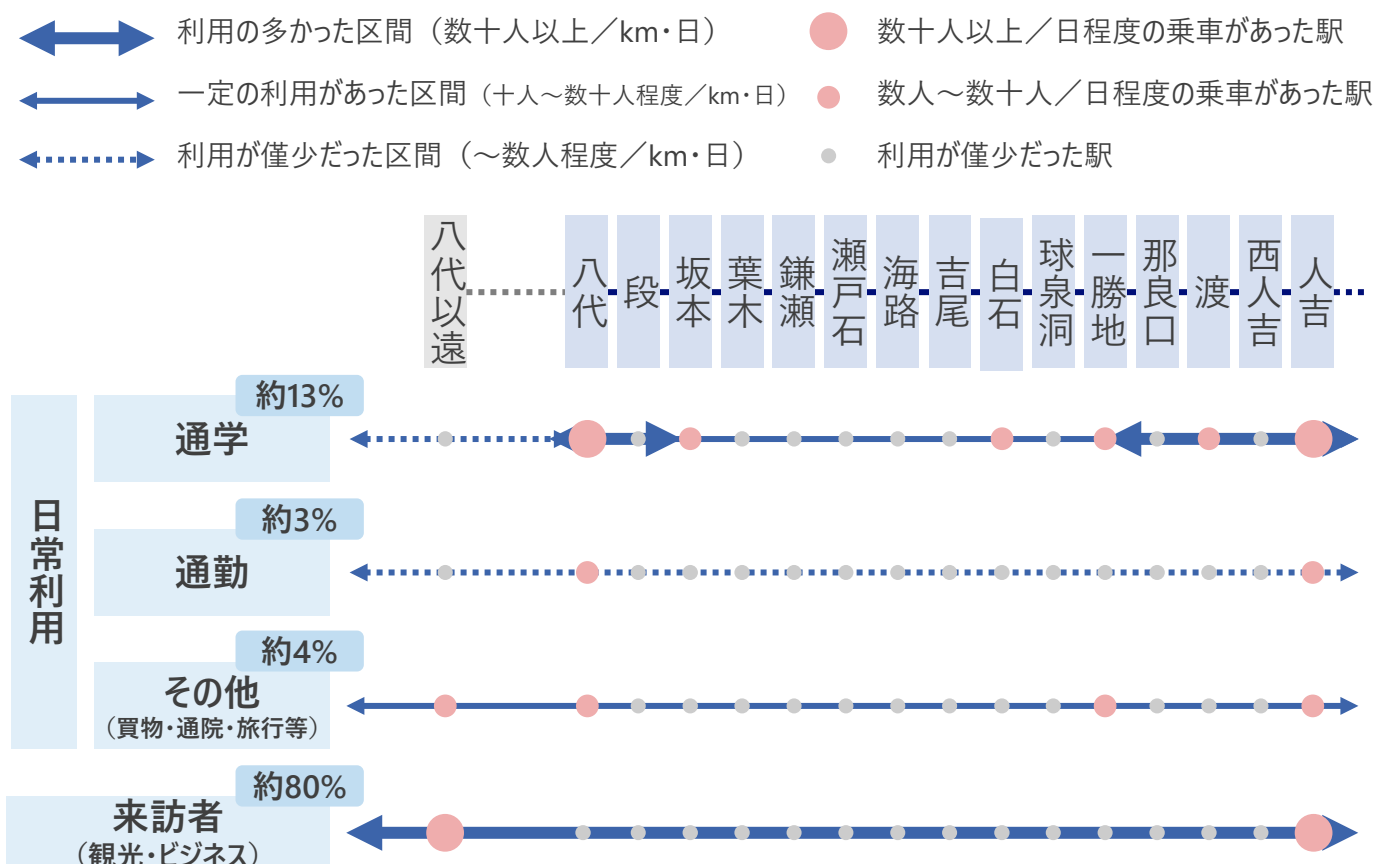
肥薩線の利用内訳

ここまでの整理に加え、各種の利用実績データやヒアリング結果を総合して肥薩線の利用実績を推計すると、以下のとおりであったと考えられる。

住民の日常利用については、主に八代市坂本地区や球磨村に在住する高校生の利用が1日あたり数十人程度（全体の約13%）存在し、特に八代～坂本間や、一勝地～人吉間で、肥薩線は通学に欠かせない存在として利用されていた。その一方で、高校生以外の住民にとっては、自家用車や高速バスのほうが利便性が高く、肥薩線の利用は一部の通勤、買物・通院、遠出などに限られており、1日あたりの利用は数人～十数人程度（全体の約7%）にとどまっていた。

来訪者の利用については、肥薩線自体の観光資源としての高い価値を反映して、移動手段としては高速バスと比べて不便ながらも、観光客だけで1日あたり約130人（年間約4.5万人）の利用が存在し、これは肥薩線利用者の約半数に相当するとともに、ビジネス利用も含めると肥薩線利用者の約80%を占めていた。なお、観光利用は八代以遠（博多・熊本など）から人吉まで長距離を乗り通す利用が多く、1割程度はさらに吉松方面まで乗り通す利用だったと考えられる。

◆ 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）



1. 方針策定の背景・目的 | 1－4. 肥薩線の現状と課題

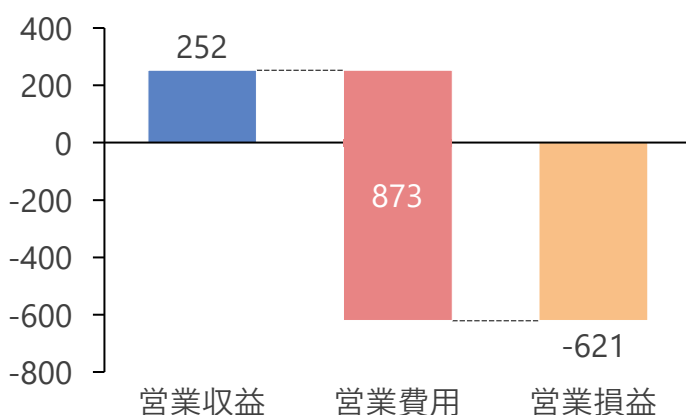
人口減少やモータリゼーションを受けて肥薩線の利用者数は右肩下がり、被災前は年間約6億円の赤字路線だった

肥薩線（八代～人吉間）の利用動向および収支

このように肥薩線は関係地域において、観光や通学などの足としての役割を果たしてきたが、関係地域の人口減少やモータリゼーションによる住民の日常利用の減少、高速道路網や高速バス網の発達による観光利用の減少により、利用者数は国鉄民営化の1987年と比べ、2019年は約5分の1に減少している。この間の肥薩線では、観光利用を増やすための新たな観光列車の導入が何度も実施されたが、減少傾向を止めるには至っていない。

結果として、被災前の肥薩線（八代～人吉間）は、年間約2.5億円の収益に対し営業費用が約8.7億円を計上し、約6.2億円の赤字という厳しい収支状況になっていた。

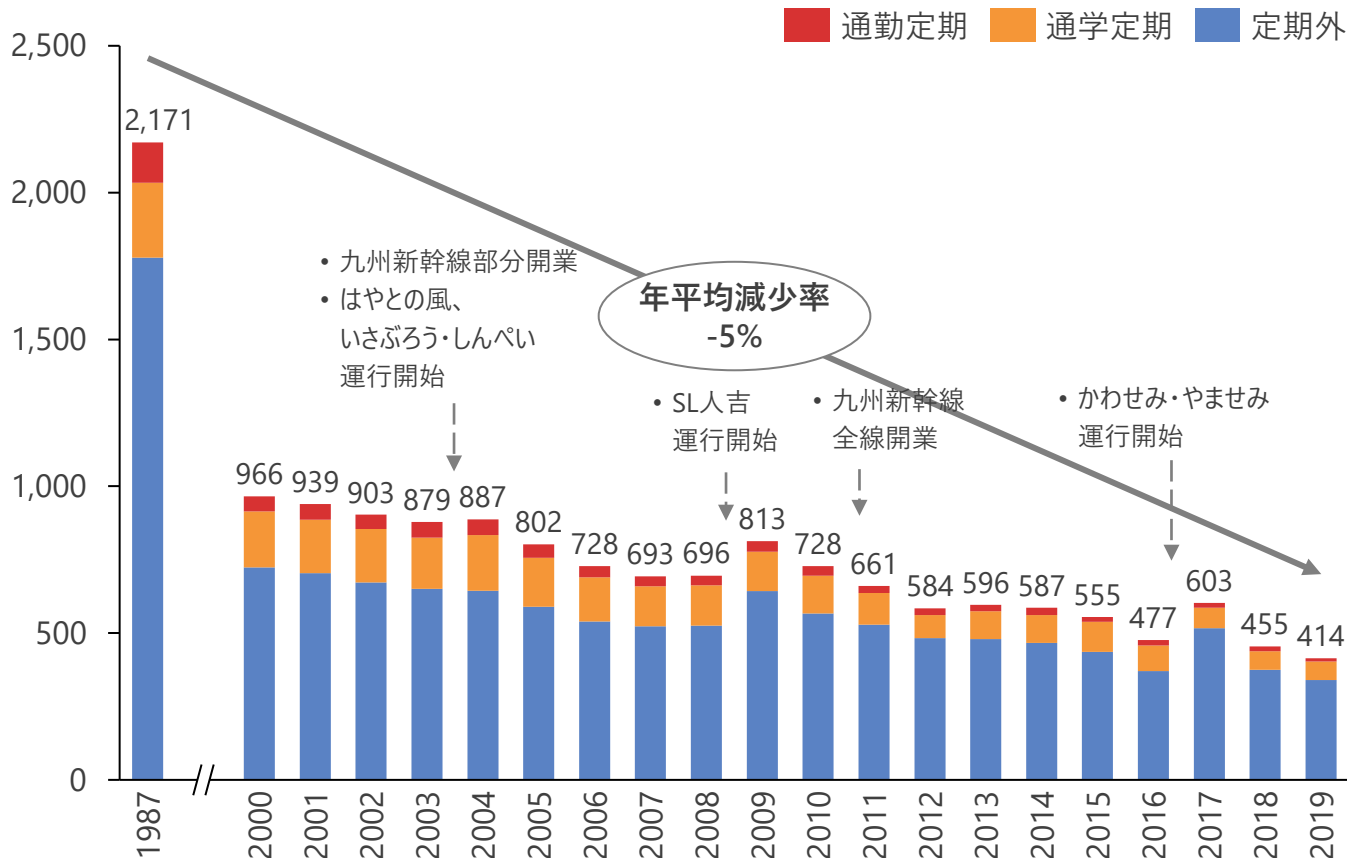
◆ 肥薩線（八代～人吉間）の収支（2019年度）
（百万円）



出所）第2回肥薩線再生協議会資料（JR九州提供）より作成

◆ 肥薩線（八代～人吉間）の利用実績（平均通過人員）の推移（1987～2019年度）

（人／日・km）



出所）第2回肥薩線再生協議会資料（JR九州提供）より作成

1. 方針策定の背景・目的 | 1－4. 肥薩線の現状と課題

肥薩線は関係地域において観光や日常の足としての役割を果たしてきた一方、鉄道のポテンシャルを活かしきれず、利用減少と赤字が続いていた

肥薩線の役割と課題（まとめ）

これまで整理してきたように、肥薩線は地域の観光の足として、また主に高校生の通学手段など日常の足としての役割を果たしてきた。また、肥薩線の存在自体が観光資源となっており、メディアでの紹介や旅行商品、口コミなどを通して地域の魅力向上に繋がっていたとともに、肥薩線が走り観光客が列車に乗って訪れる光景自体が、地域住民にとってはかけがえのない原風景となっていた。

その一方で、観光利用・日常利用ともに利用減少が続く中で、鉄道の特性である大量輸送機能が活かされる状況ではなかった。また地域側としても、観光客数が伸び悩むなど、肥薩線が鉄道だからこそ持つポテンシャルを活かしきれなかった反省もある。

肥薩線の役割		肥薩線の課題
観光の足		- 利用の約半数が観光目的で、年間約4.5万人が利用 - 遠方からの観光客における利用割合が高く、宿泊や周遊を伴う旅行につながっていた点で、他の交通と比べ地域経済の活性化に繋がしやすい - 年間の経済波及効果は約8億円
日常の足		- 観光列車が運行される中でも、利用減が続いた - 近隣から訪れる観光客の多くは、自家用車やレンタカーで訪れており、入込客数に占める鉄道利用者の割合は数%にとどまった。 - 結果、鉄道の特性である大量輸送機能が活かされる状況ではなかった
地域のシンボル		- 高校生の通学手段として、八代や人吉に向かう通学利用が一定数存在 - 高校生からは、通学や休日の遠出の手段として復旧を期待する声が寄せられた - 高校生以外の移動は、マイカーによる移動が中心となっている - 人口減少が進展する中で、日常利用は減少が続くことが予想される - 球磨村の高校生が朝の通学に使いづらいなど、本数や運行時間帯の不便さを指摘する声が寄せられた
		- 肥薩線の存在自体が観光資源であり、地域の魅力向上に繋がっている - 住民からも、鉄道が走り観光客が訪れる光景自体への評価が高い - 地域の入込客数は伸び悩んでおり、肥薩線の魅力を十分に活かしきれなかった - シンボル機能は収支に反映されず赤字が続いた

1. 方針策定の背景・目的 | 1－5. 肥薩線復興に必要な視点

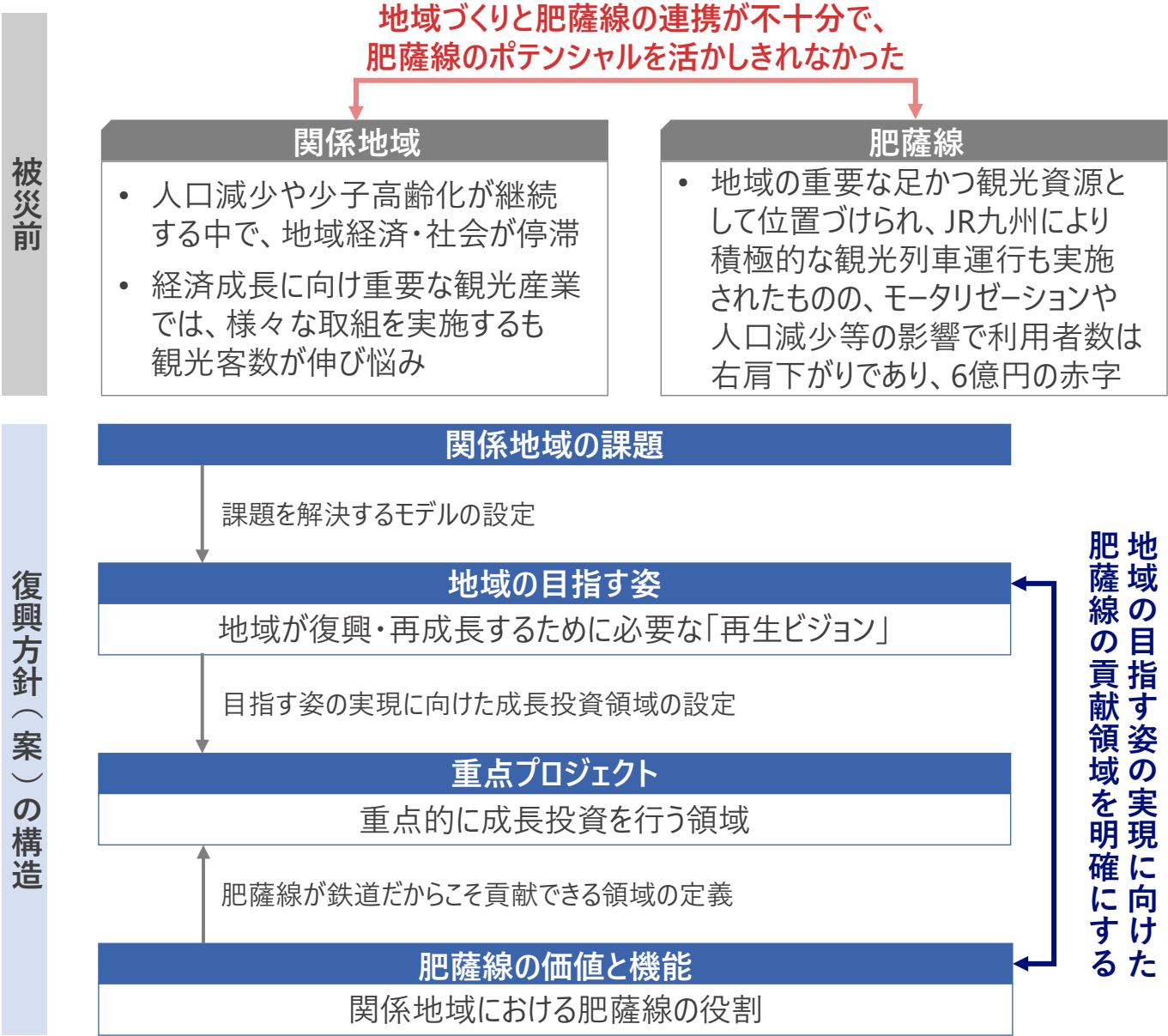
肥薩線の復興にあたっては、被災前の状態に復旧させるのみならず、地域づくりと肥薩線を最大限連携させる姿を描いていく必要がある

肥薩線復興に必要な視点

1－3 および 1－4 で整理した関係地域と肥薩線の現状と課題を踏まえると、復興にあたっては、単に豪雨災害前に復旧させるのみならず、改めて地域のあり方と肥薩線のあり方を見つめ直す必要がある。

被災前の関係地域では、肥薩線が地域の重要な足かつ観光資源として位置づけられる一方、肥薩線の利用者数は右肩下がりであり、関係地域の観光客数も伸び悩んでいた。言い換えると、観光を軸とした地域づくりの中で、肥薩線がもつポテンシャルを十分に活かしきれていない状態にあったといえる。

したがって、復興方針（案）を策定するにあたっては、「関係地域の課題」から設定される「地域の目指す姿」を初めに描いた上で、「目指す姿」の実現に必要な「重点プロジェクト」を設定し、この中で肥薩線が鉄道だからこそ貢献できる領域（「肥薩線の価値と機能」）を改めて定義することで、地域づくりと肥薩線を最大限連携させ、関係地域も肥薩線もどちらも持続可能な状態になることを目指す。



1. 方針策定の背景・目的 | 1—5. 肥薩線復興に必要な視点

地域づくりの中に鉄道を位置づけ、鉄道がもつ特性を活かした先行事例として、久大本線（由布院）や南阿蘇鉄道が挙げられる

地域づくりと鉄道の連携事例①：久大本線（由布院）

由布院（大分県）は、自家用車や高速バスでのアクセスが良いにもかかわらず、鉄道と連携した観光地開発を進めることで、地域の魅力向上や鉄道利用者の維持・増加を実現した。

具体的には、まちの観光戦略である「滞在型保養温泉地」とも一致するように、「非日常」をコンセプトとした特急「ゆふいんの森」を運行し、駅前の景観整備などのまちづくりも並行して実施した。

この結果、同列車は人気の観光列車として全国区の知名度を獲得するとともに、まち自体の魅力向上にも大きく寄与した。さらに2010年代からは多数のインバウンド観光客も鉄道で訪れるようになるなど、由布院が他の温泉地と差別化を図る上で欠かせない要素となっている。

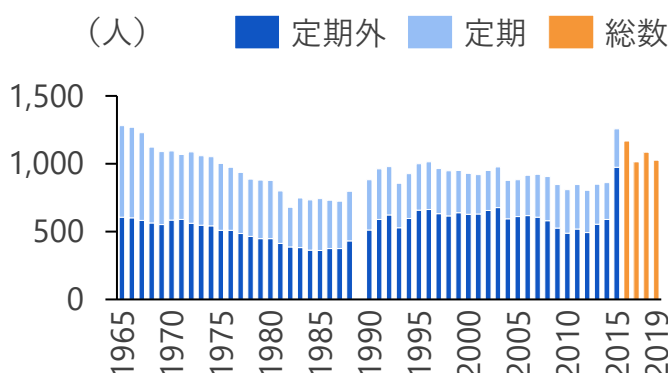
◆ 博多～由布院間の交通手段比較

	鉄道（特急）	高速バス
所要時間	132-146分	130分
運賃	4,660円(自由席)	3,250円(指定席)
本数*	6往復	8往復

◆ 「ゆふいんの森」号



◆ 由布院駅の1日あたり平均乗車人員数推移



地域づくりと鉄道の連携事例②：南阿蘇鉄道

南阿蘇鉄道は、熊本地震からの復旧にあたって、JR豊肥本線・肥後大津駅までの直通運転を開始することで、熊本方面などへの利便性を向上させた。同鉄道の終点にある高森高校は、日本の公立高校初となる「マンガ学科」を設置することで、熊本市内からの通学が増加しており、直通運転の開始は、長距離通学の利便性向上という観点で、まちづくりと連携した施策となっている。

また、観光客や住民にとって公共交通で移動しやすいまちづくりを目指して、立野駅、高森駅の駅舎整備と併せ、パークアンドライド用の駐車場整備、バス・乗合タクシー等との乗継利便性向上にも取り組むことで、南阿蘇鉄道の輸送人員目標として、2032年度に27.8万人/年（各種施策で4.4万人増加）に到達させることを計画している。

◆ 南阿蘇鉄道



1. 方針策定の背景・目的 | 1—5. 肥薩線復興に必要な視点

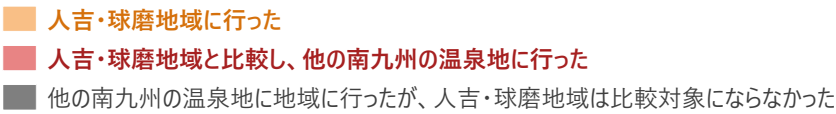
関係地域がもつ観光地としてのポテンシャルと、肥薩線がもつ観光路線としてのポテンシャルの間で、相乗効果を生むことを目指す

地域づくりと肥薩線を連携させる視点

肥薩線の関係地域において、地域づくりと鉄道の関係性を考える上で、鍵となるのが「観光」である。前述した通り、関係地域では「観光の再成長を軸とした地域の再生」が必要となっている。また肥薩線は、全国でも有数の観光路線として、各種報道媒体でたびたび紹介される鉄道路線である。関係地域の復興・再生を図る上では、関係地域がもつ観光地としてのポテンシャルと、肥薩線がもつ観光路線としてのポテンシャルを連携させることで、肥薩線の存在が観光地域づくりに貢献し、結果として肥薩線の利用者も増加するという相乗効果の実現を目指すべきである。

◆ 旅行先決定における人吉・球磨地域の選択傾向（n=35,632）

本方針（案）の策定にあたって実施した観光客アンケートでは、人吉・球磨地域に実際に訪れた人の約2倍に相当する人が「人吉・球磨地域と比較し、他の南九州の温泉地に行った」と回答しており、関係地域の観光地としての魅力づくり次第では、多くの観光客が人吉・球磨地域を旅行先とする可能性があることが明らかになった。



人吉・球磨地域の
2021年入込客数：
約102万人

人吉・球磨地域を
比較対象とした人：
推定約194万人

出所）観光客アンケート
注）南九州の温泉地に、2020年8月以降に
観光目的で行った人を母集団とした割合

肥薩線の復興を観光地域づくりの一環として位置づけ、相乗効果を引き出すべき

◆ 観光路線としてのポテンシャルに関する調査結果・文献

出所	肥薩線の位置	肥薩線の魅力に関する記述
日本経済新聞 「一度は乗りたいローカル線」 (2023年)	肥薩線：第3位	「日本三急流の球磨川の渓谷美や、日本三大車窓の矢岳越え、ループ線の中のスイッチバックなど多くの絶景と鉄道文化財の宝庫」※1
東洋経済 「独断！これが日本の観光列車ベスト10だ」 (2015年)	「いさぶろう・しんぺい」ほか：第8位	「観光列車の王道といえば、絶景や車内、駅でのおもてなしと続けけれど、それが凝縮され、観光列車のリレーで周遊コースとなっているのがJR九州の肥薩線だ」※2
「日本三大車窓」 (昭和初期以前の選定と推定)	日本三大車窓の1つ（現存する2区間の1つ）	「大きなパノラマ窓から見られるのは、日本三大車窓の1つにも数えられる絶景！宮崎県南西部に広がる“えびの盆地”の向こうに、霧島連山の姿を望むことができます」※3

出所）※1：日本経済新聞電子版「一度は乗りたいローカル線」（2023年4月）
※2：東洋経済オンライン「独断！これが日本の観光列車ベスト10だ」（2015年8月）
※3：4travel.jp「ローカル線の旅へ！秘境や聖地も♪車窓から絶景が広がる鉄道＆路線18選」（2021年6月）

1. 方針策定の背景・目的 | 1－5. 肥薩線復興に必要な視点

住民アンケートにおいても、日常の足としての役割以上に、観光の誘客手段や地域のシンボルとしての役割への評価から、鉄道復旧を期待する声が多い

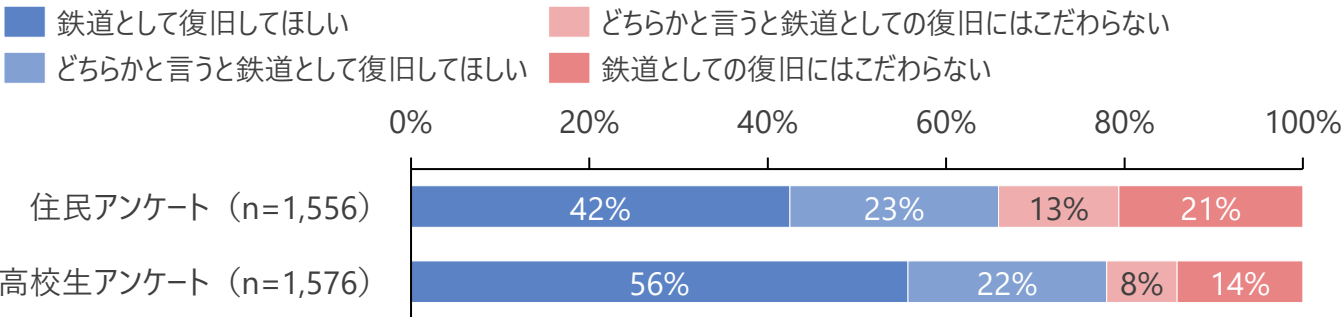
関係地域住民からの期待

復興方針（案）の策定にあたり、JR肥薩線再生協議会では複数のアンケート調査を実施した（詳細は4章に記載）。

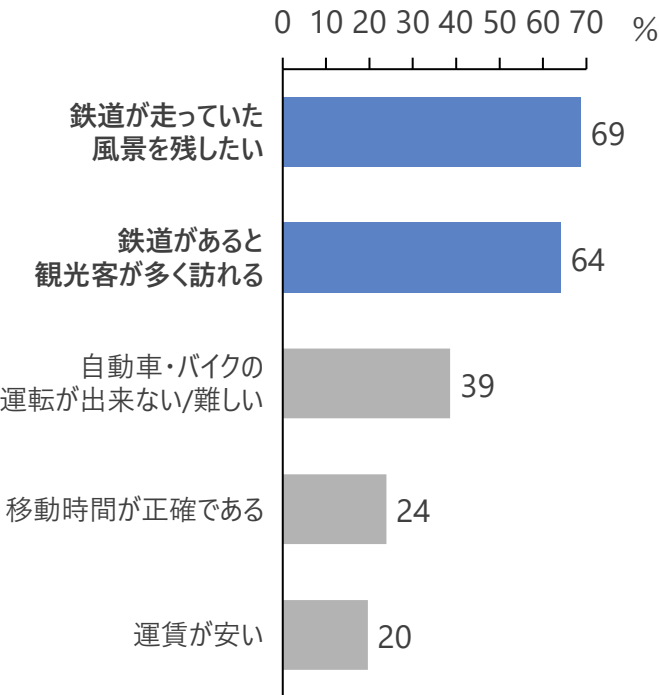
このうち、駅周辺住民に対するアンケート調査（住民アンケート）では、鉄道復旧を希望する声が6割超、高校生に対するアンケート調査（高校生アンケート）では鉄道復旧を希望する声が約8割となり、費用負担の前提を置かない質問である点に留意が必要であるが、住民の肥薩線に対する大きな期待がみられた。

特に注目すべき点は鉄道復旧を希望する理由であり、住民アンケート・高校生アンケートともに、自身の移動手段としての理由よりも、「鉄道があると観光客が多く訪れる」という観光振興における役割を評価する声や、「鉄道が走っていた風景を残したい」という声が多く、肥薩線がもつ観光路線としてのポテンシャルや、復興・再生のシンボルとしての役割への期待が大きいものと考えられる。

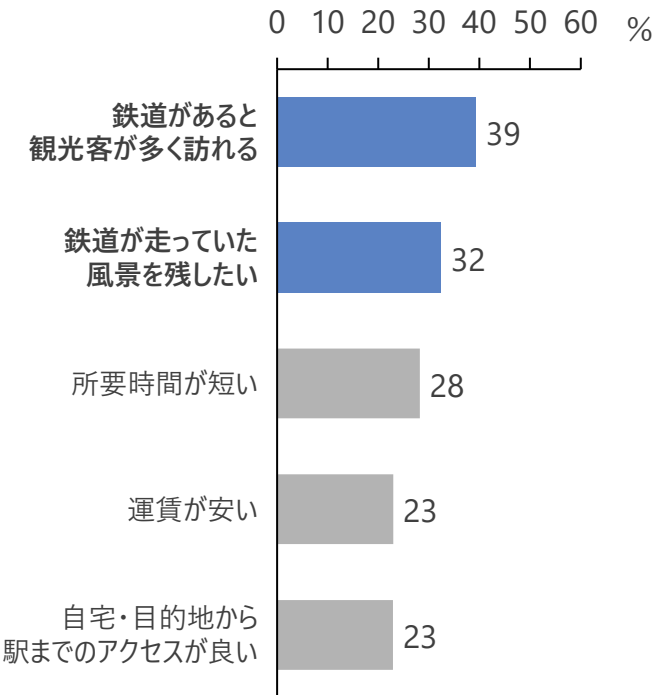
◆ 肥薩線の復旧希望 ※費用負担の前提を置かない質問である点に留意が必要



◆ 肥薩線の復旧希望理由（複数選択）
（住民アンケートの上位5項目抜粋、n=1,025）



◆ 肥薩線の復旧希望理由（複数選択）
（高校生アンケートの上位5項目抜粋、n=1,229）



2. 復興方針（案）



肥薩線から眺める清流球磨川

2. 復興方針（案） | 2-1. 復興方針（案）の全体像

球磨川・肥薩線の復興を契機とした地方創生モデルの実現を目指し、成長投資領域として肥薩線を活かした4つの重点プロジェクトを実施する

関係地域の現状と課題を踏まえると、豪雨災害からの復興を契機として新たな経済成長モデルを創出することが必要である。そして、関係地域が日本有数の観光ポテンシャルをもつことや、住民アンケート・高校生アンケートで明らかとなった期待を踏まえて、経済成長モデルの具体方針（目指す姿）として、『清流球磨川』と『百年レール肥薩線』という2つの『線』を活かし、観光を軸とした日本一の地方創生モデルを実現する」ことを掲げる。そして、このモデルの実現に向けた成長投資領域として「4つの重点プロジェクト」を実施し、肥薩線は重点プロジェクトの実行に欠かせない、かけがえのない存在として位置づける。



2. 復興方針（案） | 2-2. 関係地域の目指す姿

地方創生モデルの軸として、関係地域の観光資源を「肥薩線」と「球磨川」でつなぐことで、競争力のある一大観光地域を創出する



2. 復興方針（案） | 2－2. 関係地域の目指す姿

目指す姿の達成に向けた数値目標を設定し、着実な成長投資によって
地域経済・社会の成長を図る

目指す地方創生モデルの数値目標・指標

目指す姿の実現にあたって持続可能性を担保するために、具体的な成長投資金額、重点プロジェクトの効果目標、地域経済・社会の成長に関する成果指標を設定する（設定根拠は4－5にて詳述）。

第一に、球磨川・肥薩線の復興を契機とした地域の成長投資として、4つの重点プロジェクトに対して15年累計で105億円の官民一体投資を行う。第二に、重点プロジェクトによる効果目標として、人吉・球磨地域の入込客数年間68万人増、観光消費年間76億円増等を設定する。第三に、成果指標として、経済波及効果年間119億円増、各自治体の既存計画に基づく政策の効果も含めて定住人口（対政府目標比）2万人以上増等を設定する。この成果指標の実現によって年間5億円の地方税収等増や民間事業者の売上増等の効果も想定されるため、これらを次なる官民一体投資の原資として活用し、継続的に好循環を回し続けることを目指す。



※1：2025-2040年累計 ※2：2040年目標。人吉・球磨地域 ※3：2040年目標。ふるさと納税など
※4：2040年水準 ※5：2040年水準。各自治体の既存計画に基づく政策の効果も含めて達成を目指す

2. 復興方針（案） | 2－2. 関係地域の目指す姿

長門湯本・天草・由布院などの先行事例では、観光を軸とした経済成長戦略を立案・実行することで、大きな成果を達成（もしくは予定）している

観光を軸とした経済成長戦略の先行事例

観光振興が地域経済に及ぼす効果は大きく、他地域でも観光を軸とした経済成長戦略を実行に移し、高い効果目標を掲げたり、実際に達成したりする例が複数存在する。肥薩線の関係地域が目指す数値目標についても、官民一体となった取組が実行できれば、十分に達成可能な水準と考えられる。

山口県・長門湯本温泉の事例

	内容	
成長投資	- 有名宿泊施設の進出に合わせて、官民合計で約50億円の投資を計画 - うち行政投資は約26億円で、美観整備などを実施 民間投資は約24億円で、宿泊施設の整備などを実施	 「そぞろ歩き」を前提としたまちづくりを掲げ、駐車場を温泉街から離れた場所に整備し、石畳の整備等も実施
効果	観光客数と消費単価の増加で、市内の経済波及効果約200億円を見込む	 観光列車「〇〇のはなし」を温泉街のライトアップイベントに合わせて特別運行

熊本県・天草エリアの事例

	内容	
成長投資	- 鉄道や航路の取組と連携し、官民合計で約77億円の投資を計画 - うち行政投資は約17億円で、市道の改良、駐車場整備などを実施 民間投資は約60億円で、観光施設や宿泊施設の整備などを実施	 航路「天草宝島ライン」の終点である前島エリアでは、食事・買物の複合施設や、高級宿泊施設を整備
効果	観光客数が年間約50万人増加	 観光列車「A列車で行こう」と航路「天草宝島ライン」が連携し、コンセプトの統一やダイヤの改善を実施

大分県・由布院温泉の事例

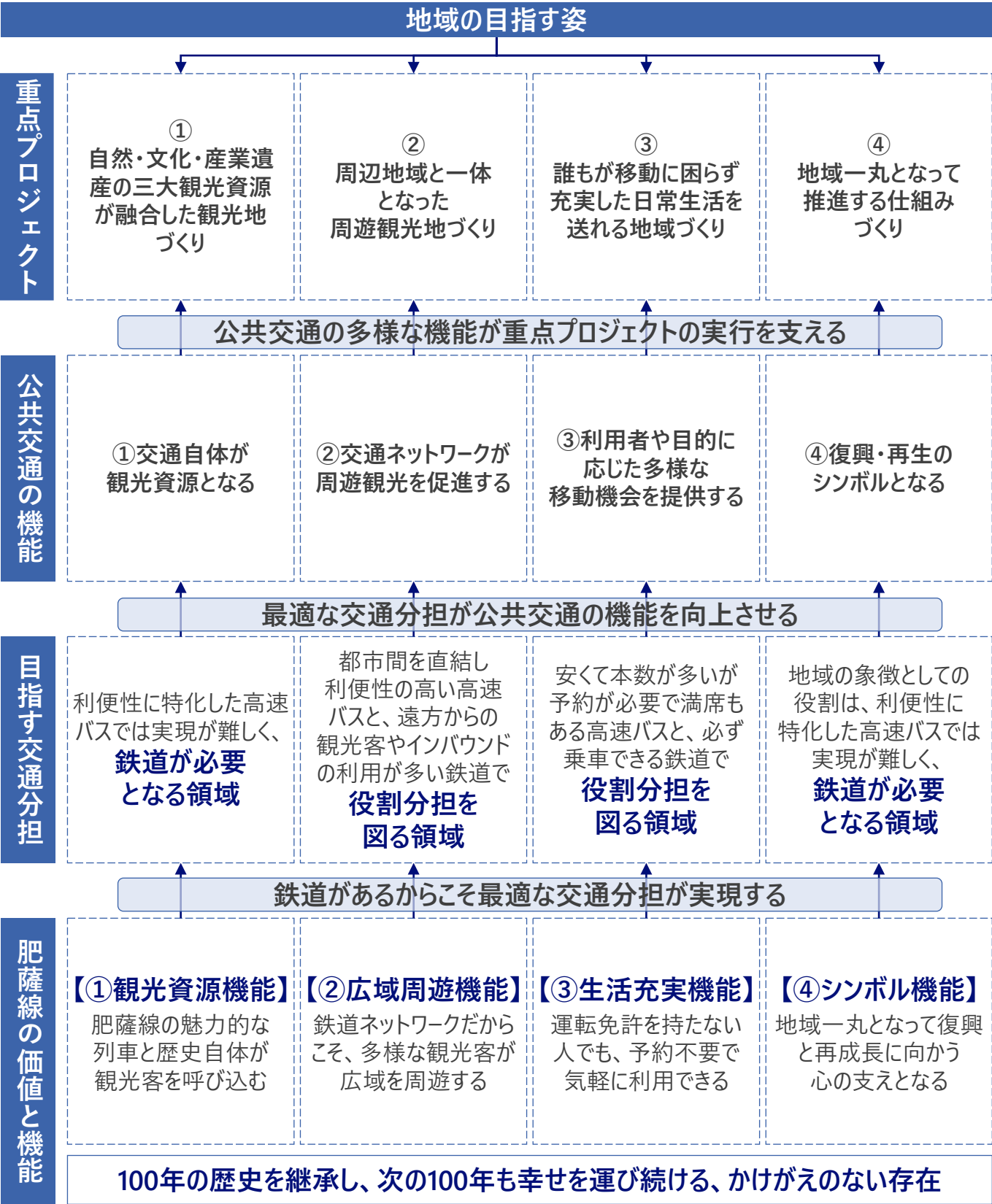
	内容	
成長投資	- 別府とは趣の異なる独自性のある温泉地として、「保養温泉地構想」に向けた景観整備などを長年にわたり実施 2018年の「新・由布院温泉観光基本計画」では、2030年をイメージした空間デザインのマスタープランを提示	 景観計画・景観協定などの策定により、駅前を起点に歩いて楽しめる温泉街を整備
効果	- 観光客数は年間約400万人の高水準 - 駅の利用者数は過去30年で増加中	 観光列車「ゆふいんの森」は、「非日常」をコンセプトとし、全国的な知名度向上に寄与

出所）長門市資料、由布院温泉観光協会資料、月間事業構想2021年12月号などをもとに作成

2. 復興方針（案） | 2－3. 関係地域の交通のあり方

目指す姿に向けた重点プロジェクトの実行にあたっては、地域にとってかけがえのない存在である肥薩線がもつ、「4つの機能」の活用が必要不可欠である

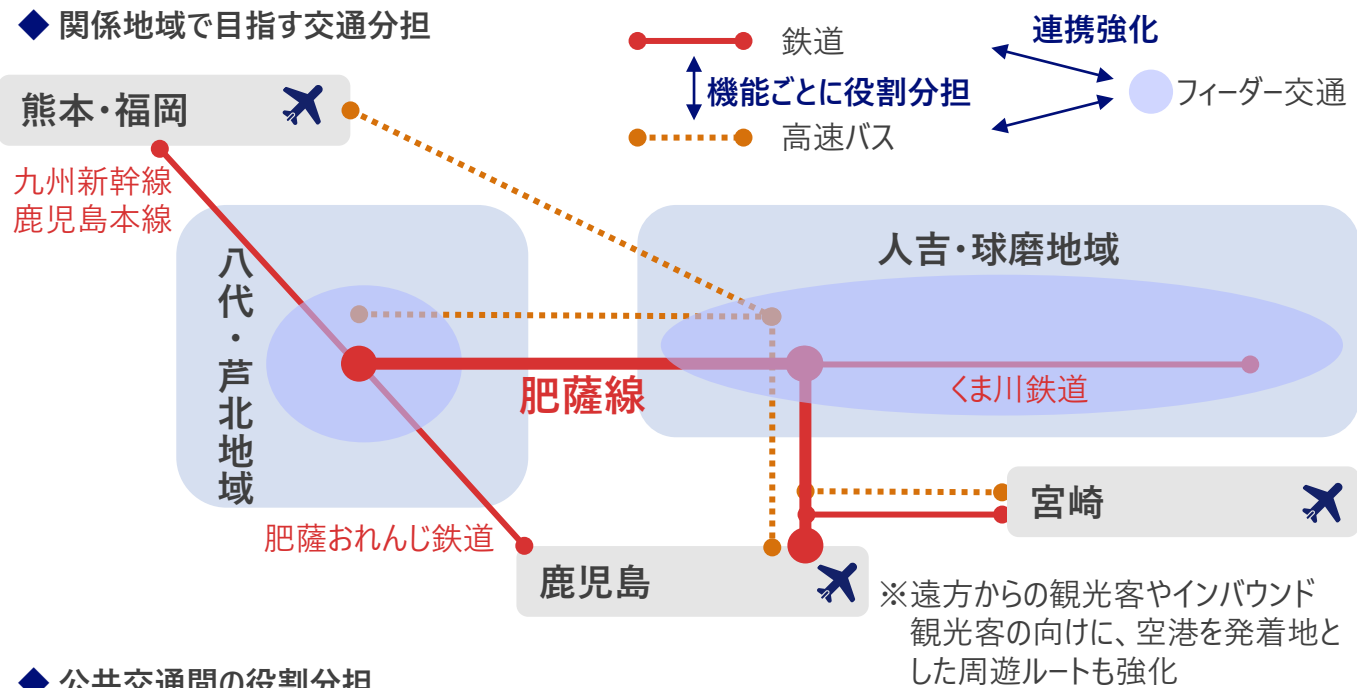
目指す姿の実現に向けて必要な公共交通の機能と、肥薩線の価値・機能



2. 復興方針（案） | 2－3. 関係地域の交通のあり方

幹線交通としての鉄道・高速バスが役割分担を行い、さらにフィーダー交通との連携を強化することで、重点プロジェクトの実現を支える

関係地域における公共交通の将来像



公共交通の機能	各公共交通の役割		
	鉄道	高速バス	フィーダー交通
①交通自体が観光資源となる	関係地域を代表する観光資源として、幅広い旅行者を誘客するきっかけとなる	—	鉄道から先の移動を確保することで、鉄道がもつ観光資源機能を強化する
②交通ネットワークが周遊観光を促進する	近隣の鉄道とも連携し、鉄道だからこそ誘客出来る周遊観光客を地域に呼び込む	福岡・宮崎・鹿児島などと直結することで、九州広域の周遊観光ルートに組み込む	点在する観光地を結び、鉄道や高速バスの観光客を関係地域に幅広く送り届ける
③利用者や目的に応じた多様な移動機会を提供している	通学や繁忙期の外出時などに、予約不要で誰でも気軽に乗車できる移動手段となる	都市間を安価に高頻度で結ぶ移動手段となる	鉄道や高速バスから先の移動を確保し、自家用車無しでも移動に困らない地域をつくる
④復興・再生のシンボルとなる	豪雨災害からの復興における象徴として、観光を軸とした地方創生の機運を支える	—	—

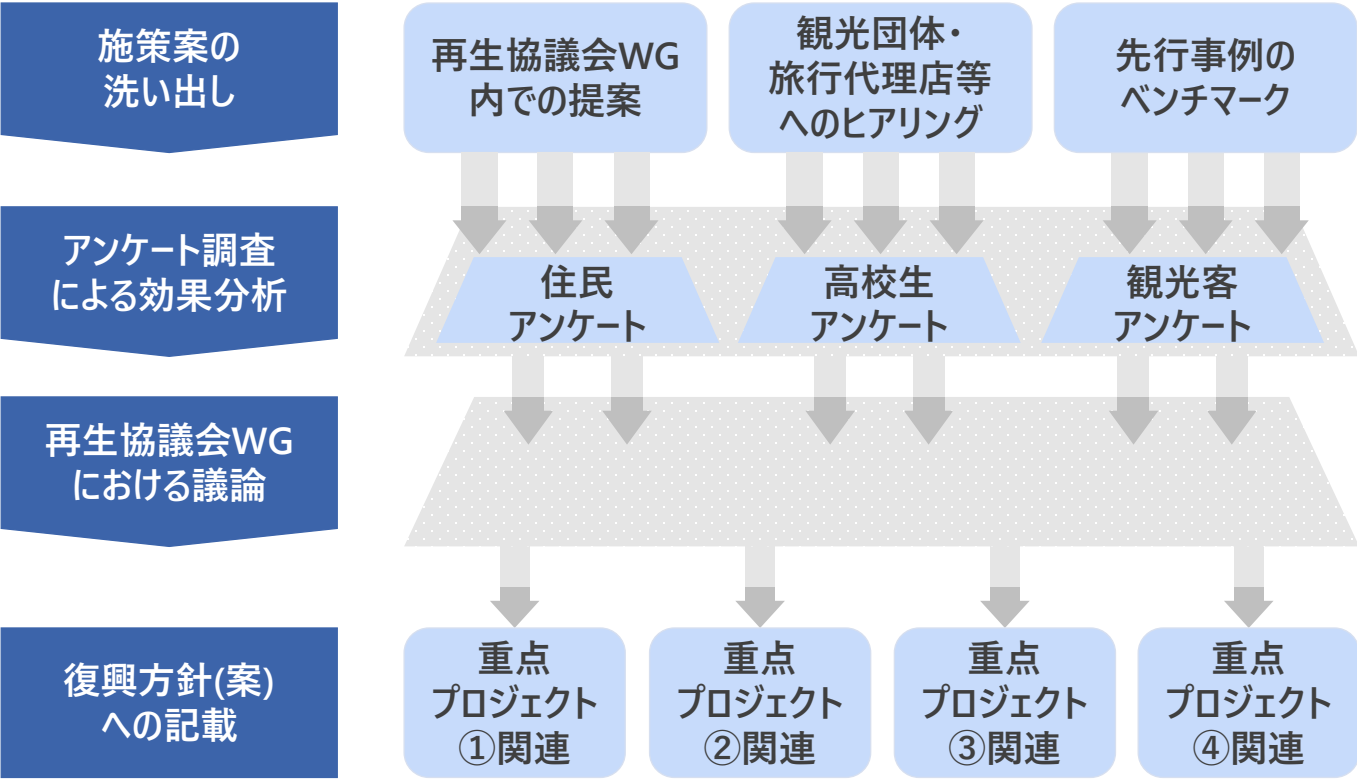
2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

住民アンケート調査、観光客アンケート調査、各種ヒアリング、
成功事例のベンチマークをもとに、重点プロジェクトの具体施策を導出した

具体施策の導出手法

具体施策の導出にあたっては、再生協議会WG内での提案、観光団体・旅行代理店等へのヒアリング、先行事例のベンチマーク結果等から施策案を洗い出し、各種アンケート調査による効果分析と再生協議会WGにおける議論を経て、重点プロジェクト①～④ごとに有望と考えられる施策案を記載した。

アンケート調査は、「住民アンケート」、「高校生アンケート」、「観光客アンケート」の3種類を実施し、幅広い観点でニーズ検証を実施した。



◆ 住民アンケートの実施概要

【実施時期】

- ・2023年5月

【対象者】

- ・肥薩線の駅周辺在住
約3,600世帯*
- ・球磨郡8町村の地区代表者**
約360人

【実施方法】

- ・郵送等で案内状を送付
- ・郵送およびWeb上で回答

◆ 高校生アンケートの実施概要

【実施時期】

- ・2023年5月

【対象者】

- ・人吉高校、球磨工業高校、
球磨中央高校、南稜高校に
通う高校生

【実施方法】

- ・学校ごとに高校生へ案内
- ・Web上で回答

◆ 観光客アンケートの実施概要

【実施時期】

- ・2023年5月

【対象者】

- ・熊本県・福岡県・三大都市圏
に在住の約36,000人

【実施方法】

- ・Web上で配信
- ・Web上で回答

*八代駅除く。一部自治体は対象世帯から無作為抽出

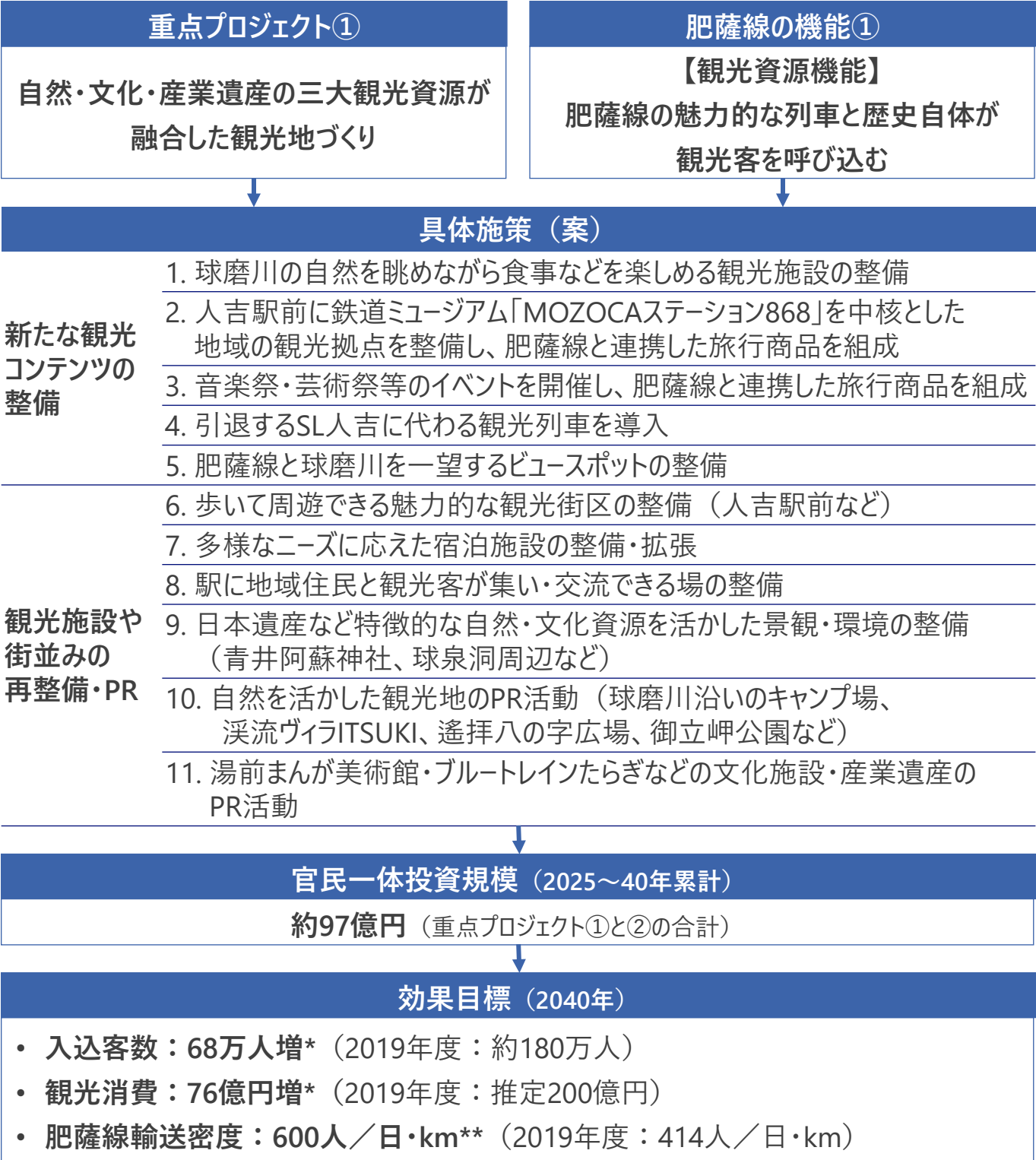
**個別住民にアンケート調査を実施した球磨村を除く8町村の区長・民生委員・児童委員等

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

【重点プロジェクト①】

自然・文化・産業遺産の三大観光資源が融合した観光地づくり

重点プロジェクト①では、自然・文化・産業遺産の三大観光資源が融合した観光地づくりとして、「新たな観光コンテンツの整備」と「観光施設や街並みの再整備・PR」を実施し、競争力のある観光地づくりを目指す。この中で肥薩線は、列車と歴史自体が魅力的な観光資源になるという観光資源機能を果たし、引退するSL人吉に代わる新たな観光列車の導入や、イベントと連携した旅行商品の組成等も行う。

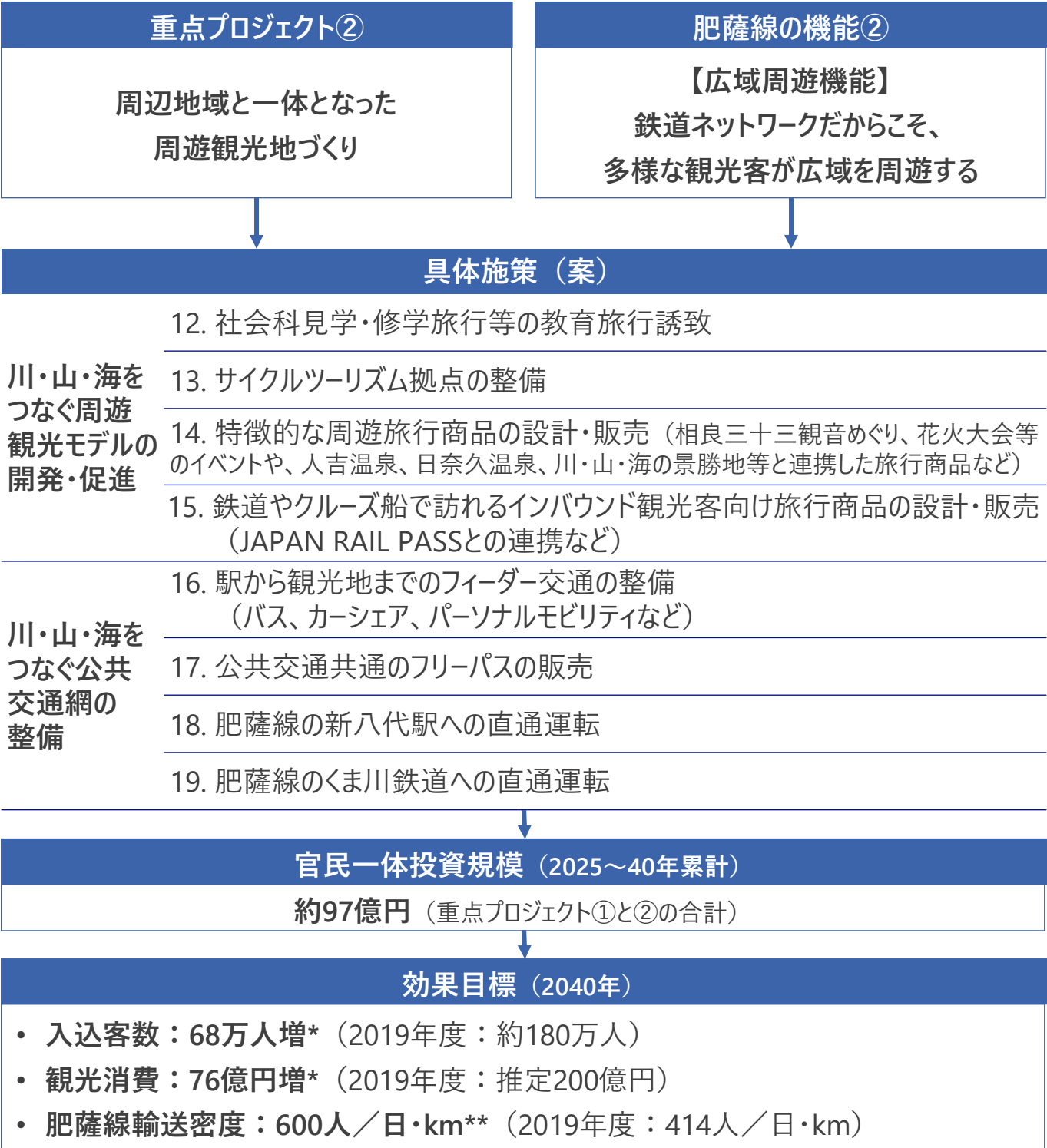


*重点プロジェクト①と②の合計。「バス転換ケース」と比べた増分 **重点プロジェクト①・②・③・④の合計

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

【重点プロジェクト②】
周辺地域と一体となった周遊観光地づくり

重点プロジェクト②では、周辺地域と一体となった競争力のある周遊観光地づくりとして、「川・山・海をつなぐ周遊観光モデルの開発・促進」と「川・山・海をつなぐ公共交通網の整備」を実施し、関係地域内外を周遊する観光モデルの拡大を目指す。この中で肥薩線は、周辺の鉄道とネットワークを構成する存在として、直通運転などによる利便性向上も図りながら、周遊観光の軸として位置づける。

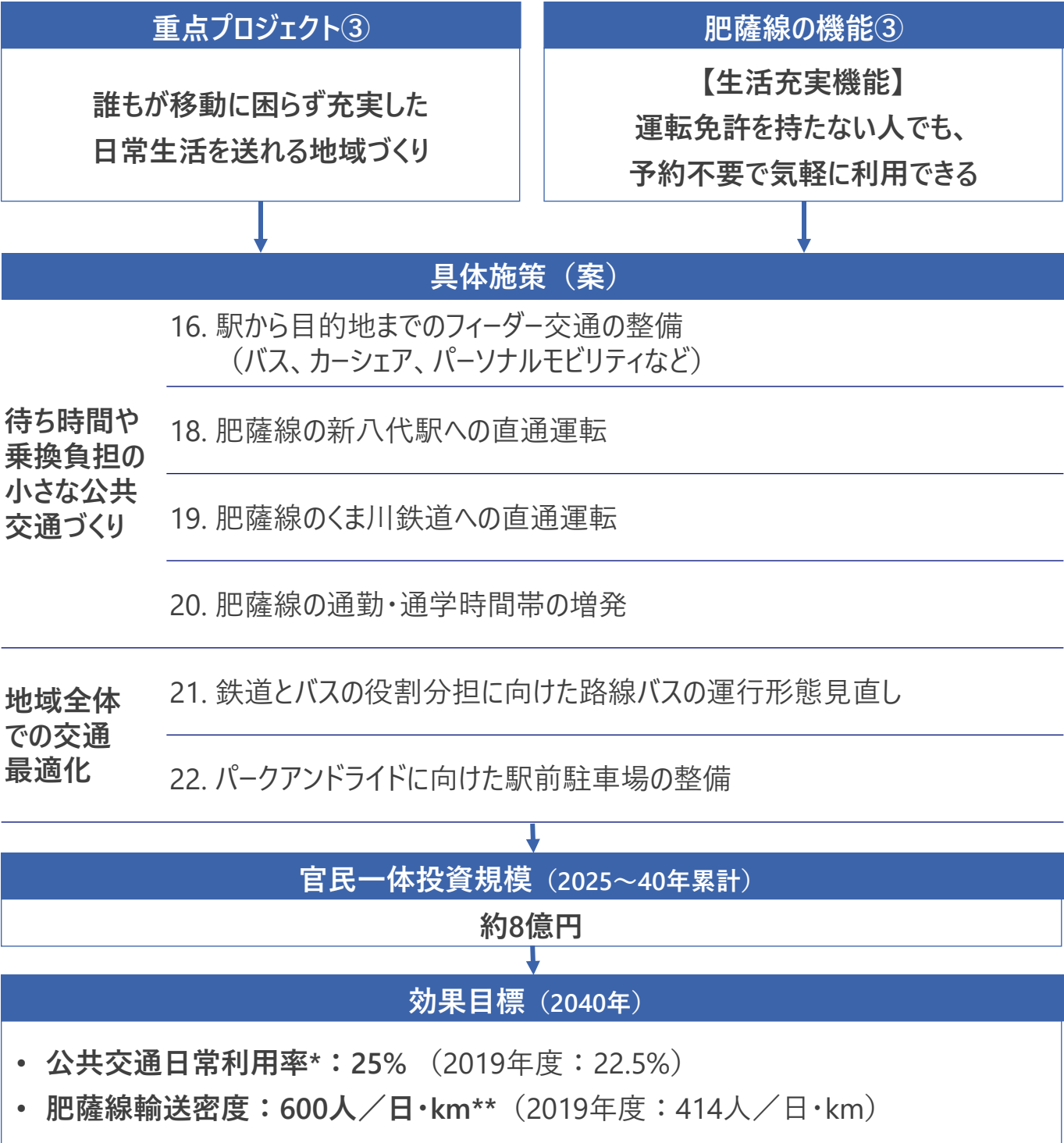


*重点プロジェクト①と②の合計。「バス転換ケース」と比べた増分 **重点プロジェクト①・②・③・④の合計

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

【重点プロジェクト③】
誰もが移動に困らず充実した日常生活を送れる地域づくり

重点プロジェクト③では、誰もが移動に困らず充実した日常生活を送れる地域づくりとして、「待ち時間や乗換負担の小さな公共交通づくり」と「地域全体での交通最適化」を実施し、運転免許を持たない学生や、免許返納後の高齢者でも移動に困らない状態を目指す。この中で肥薩線は、予約不要で気軽に利用できる交通手段として、直通運転などによる利便性向上も図りながら幹線交通の軸として位置づける。



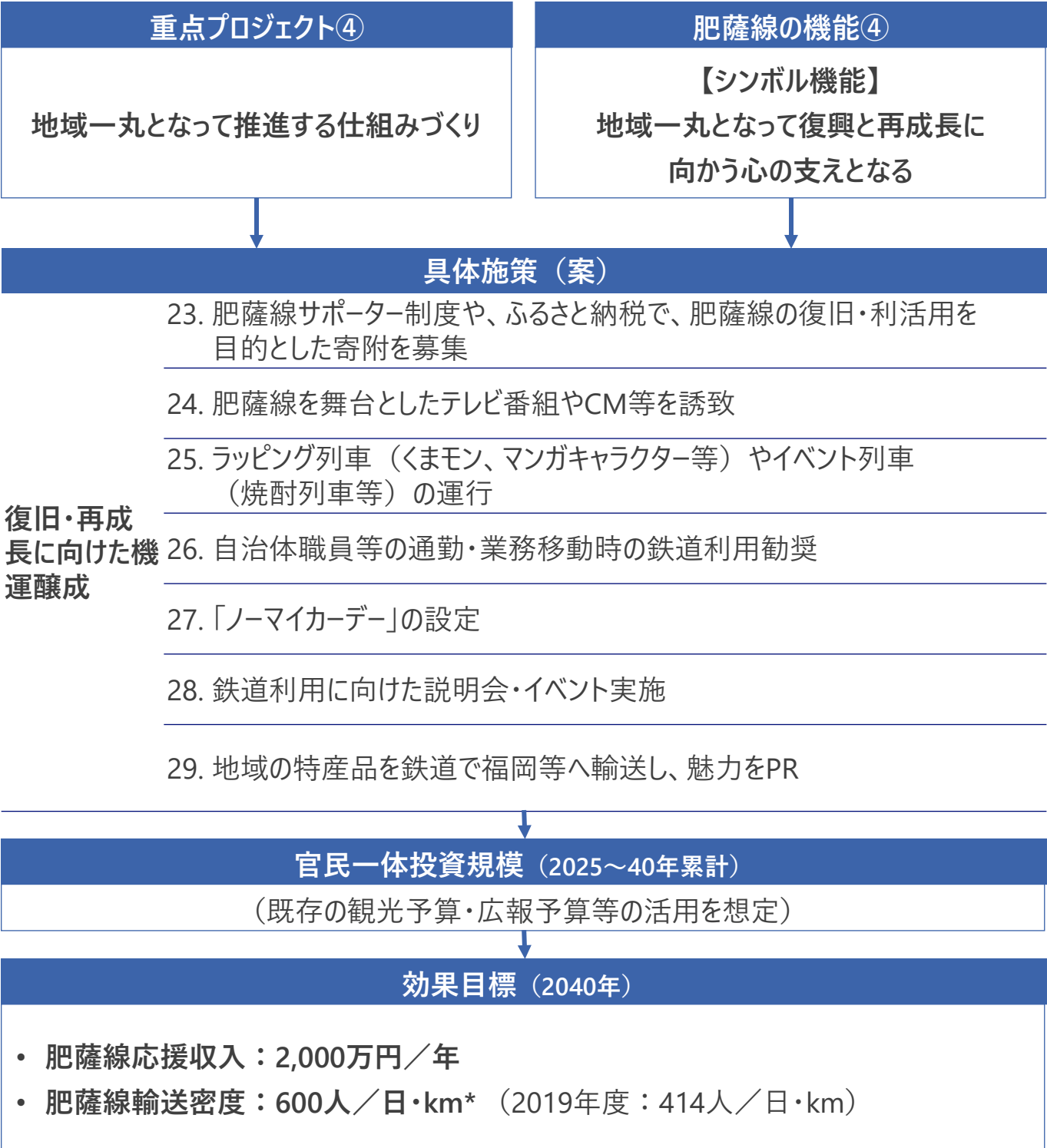
*住民アンケート調査において、公共交通（バス・鉄道）のいずれかを「よく使う」と回答した人の割合

**重点プロジェクト①・②・③・④の合計

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

【重点プロジェクト④】
地域一丸となって推進する仕組みづくり

重点プロジェクト④では、地域一丸となって推進する仕組みづくりとして、「復旧・再生に向けた機運醸成」を実施し、地域の目指す姿の実現に向けて、行政・民間事業者・住民が一体となって取組む状態を目指す。この中で肥薩線は、地域一丸となって復興と再成長に向かう心の支えとして位置づけ、機運醸成に向けた各種取組の中で全面的に活用していく。



*重点プロジェクト①・②・③・④の合計

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

具体施策（案）の詳細

具体施策 1

重点プロジェクト①

球磨川の自然を眺めながら食事などを楽しめる観光施設の整備

清流球磨川の雄大な自然を眺めながら食事や買物、観光体験などができる観光施設を整備することで、観光地としての魅力を向上させ、従来自家用車などで通過していた観光客に対し、より長い時間滞在し、肥薩線の利用や関係地域内での宿泊に繋げることを目指す。

責任主体（案）

備考

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州・その他事業者

【初期投資】
熊本県・市町村・その他事業者

【運営】
熊本県・市町村・その他事業者

既に関係地域内には類似のコンセプトの施設も存在するため、既存施設の拡張や新設といった方向性も含め丁寧な議論を行う

先行事例／実施イメージ

【HASSENBA HITOYOSHI KUMAGAWA】
球磨川くだりの拠点に加え、お洒落な飲食施設などを併設

【リゾラテラス天草】
海を眺めながら食事や買物を楽しめる施設を整備



具体施策 2

重点プロジェクト①

人吉駅前に鉄道ミュージアム「MOZOCAステーション868」を中核とした地域の観光拠点を整備し、肥薩線と連携した旅行商品を組成

関係地域の産業遺産を象徴する施設として、既存の「MOZOCAステーション868」の再整備・拡張を実施した上で、肥薩線の歴史をミュージアム鑑賞と乗車のセットで楽しむ旅行商品を組成し、新たな観光客を呼び込むとともに、従来肥薩線で通過していた観光客に対し下車観光を促す。

責任主体（案）

備考

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州・その他事業者

【初期投資】
熊本県・市町村・その他事業者

【運営】
熊本県・市町村・JR九州・その他事業者

SL人吉牽引機関車や矢岳駅SL展示館の機関車の取扱も含め検討を行う

先行事例／実施イメージ

【直江津駅】
駅近傍にSLを中核とした鉄道テーマパークを整備。SLの乗車体験なども実施

【西武秩父駅】
駅に複合型温泉施設を設置。土産物屋街や飲食街も併設



2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

具体施策（案）の詳細

具体施策 3		重点プロジェクト①
音楽祭・芸術祭等のイベントを開催し、肥薩線と連携した旅行商品を組成		
関係地域の文化資源を象徴するイベントを開催（もしくはひなまつり等の従来のイベントを拡大）した上で、肥薩線を利用して訪れる旅行商品を組成し、新たな観光客を呼び込むとともに、従来肥薩線通過していた観光客に対し下車観光を促す。		
責任主体（案）	【内容詳細化】 熊本県・市町村・JR九州 【初期投資】 熊本県・市町村 【運営】 熊本県・市町村・JR九州・その他事業者	先行事例／実施イメージ 【人吉球磨のひなまつり】 人吉・球磨地域の10市町村がそれぞれ特色あるイベントを実施 【やつしろのお雛祭り】 八代市の中心市街地と日奈久を中心に様々な雛飾りを展示 【八代妙見祭】 ユネスコ無形文化遺産に登録された秋の祭礼行事   
備考	—	

具体施策 4		重点プロジェクト①
引退するSL人吉に代わる観光列車を導入		
車両の老朽化等を理由に引退が決定しているSL人吉に代わり、肥薩線でしか体験できない魅力的な観光列車を導入する。導入する列車の詳細は、観光客のニーズや、車両確保や維持保守の実現可能性を踏まえて、今後絞り込みを進める。		
責任主体（案）	【内容詳細化】 熊本県・市町村・JR九州 【初期投資】 熊本県・市町村・JR九州 【運営】 熊本県・市町村・JR九州	先行事例／実施イメージ 【SL大樹】 保存されているSLの復活運行 【釧路湿原ノロッコ号】 ディーゼル機関車（DL）牽引列車 【いさぶろう・しんぺい号】 気動車列車   
備考	保存されているSLの復活運行、ディーゼル機関車（DL）牽引列車の新規運行、気動車列車の新規運行等、複数案から検討	

*責任主体（案）の下線は、中心となる責任主体（現時点の想定）を表す

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

具体施策（案）の詳細

具体施策 5		重点プロジェクト①
肥薩線と球磨川を一望するビュースポットの整備		
肥薩線と球磨川を四季折々の風景とともに「映える」写真に収められるビュースポットを整備し、鉄道で訪問するきっかけとすることに加えて、自家用車などで訪問する観光客にとっても魅力的な観光コンテンツとする。		
責任主体（案）	【内容詳細化】 熊本県・市町村 【初期投資】 熊本県・市町村 【運営】 市町村	【只見線】 災害からの復旧にあたって、鉄橋を渡る列車を撮影するスポットを整備し、インバウンド観光客も含め人気の観光コンテンツに 
備考	—	先行事例／実施イメージ

具体施策 6		重点プロジェクト①
歩いて周遊できる魅力的な観光街区の整備（人吉駅前など）		
駅から宿泊施設や観光施設まで続く街区を再整備し、魅力的な飲食店街や土産物屋街等を立地させることで、駅前や川沿いを「歩いて楽しめるまち」をつくり、新たな観光客を呼び込むとともに、従来自家用車で通過していた観光客に対し鉄道を利用した下車観光へと誘導する。		
責任主体（案）	【内容詳細化】 熊本県・市町村・JR九州・その他事業者 【初期投資】 熊本県・市町村・その他事業者 【運営】 熊本県・市町村・その他事業者	【長門湯本温泉】 石畳の整備などの街区整備によって「そぞろ歩き」を楽しめる温泉街へ  【犬山】 「インスタ映え」する飲食品を提供する店が立ち並び、人気の食べ歩きスポットへ 
備考	立地適正化計画等への適切な反映を行う	先行事例／実施イメージ

*責任主体（案）の下線は、中心となる責任主体（現時点の想定）を表す

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

具体施策（案）の詳細

具体施策 7

重点プロジェクト①

多様なニーズに応えた宿泊施設の整備・拡張

インバウンド観光客や教育旅行客の誘致も見据えた、団体向けの宿泊施設を整備・拡張や、富裕層向けの高級宿泊施設の整備・拡張等を行う。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州・その他事業者

【初期投資】
熊本県・市町村・その他事業者

【運営】
熊本県・市町村・その他事業者

備考

宿泊施設のコンセプトや整備・拡張方法については、既存の宿泊施設との調整を踏まえて決定する

具体施策 8

重点プロジェクト①

駅に地域住民と観光客が集い・交流できる場の整備

駅にカフェや物産販売スペース、イベントスペースなどを設置することで、地域住民と観光客の交流を促進し、関係人口の創出につなげる。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】
熊本県・市町村・JR九州

【運営】
熊本県・市町村・JR九州

備考

—

具体施策 9

重点プロジェクト①

日本遺産など特徴的な自然・文化資源を活かした景観・環境の整備
（青井阿蘇神社、球泉洞周辺など）

全国に誇る自然遺産・文化遺産と調和した景観・環境を整備することで、具体施策 6 と合わせて「歩いて楽しめるまち」をつくり、新たな観光客を呼び込むとともに、従来自家用車で通過していた観光客に対し鉄道を利用した下車観光へと誘導する。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州・その他事業者

【初期投資】
熊本県・市町村・その他事業者

【運営】
熊本県・市町村・その他事業者

備考

立地適正化計画等への適切な反映を行う

先行事例／実施イメージ

【青井阿蘇神社】
国宝かつ日本遺産の青井阿蘇神社から続く参道を整備

【出雲】
出雲大社の雰囲気に合わせて街区を整備し、駅から神社まで歩いて楽しめる観光地へ





2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

具体施策（案）の詳細

具体施策 1 0

重点プロジェクト①

自然を活かした観光地のPR活動
(球磨川沿いのキャンプ場、溪流ヴィラITSUKI、
遙拝八の字広場、御立岬公園など)

関係地域一体となったPR活動（Webサイトの構築、広告出稿等）により、単独で行うよりも効率的に地域の魅力を発信する。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】
熊本県・市町村

【運営】
熊本県・市町村

備考

デスティネーションキャンペーンなど、JRグループのイベントや情報発信も活用する

具体施策 1 1

重点プロジェクト①

湯前まんが美術館・ブルートレインたらぎ
などの文化施設・産業遺産のPR活動

関係地域一体となったPR活動（Webサイトの構築、広告出稿等）により、単独で行うよりも効率的に地域の魅力を発信する。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】
熊本県・市町村

【運営】
熊本県・市町村

備考

デスティネーションキャンペーンなど、JRグループのイベントや情報発信も活用する

具体施策 1 2

重点プロジェクト②

社会科見学・修学旅行等の教育旅行誘致

地域の歴史や、豪雨災害を乗り越えた肥薩線を活用し、県内外の学校から防災教育や平和学習といった教育旅行を誘致し、肥薩線を用いた移動につなげる。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】
—

【運営】
熊本県・市町村・JR九州

備考

—

先行事例／実施イメージ

【人吉球磨防災プログラム】
事前学習・教育旅行・事後学習による「防災学習」を推進

【ひみつ基地ミュージアム】
旧日本海軍の基地エリアを活用し、「平和学習」を推進



*責任主体（案）の下線は、中心となる責任主体（現時点の想定）を表す

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

具体施策（案）の詳細

具体施策 1 3

重点プロジェクト②

サイクルツーリズム拠点の整備

「清流球磨川」と「百年レール肥薩線」をサイクルツーリズムの軸として位置づけ、サイクリスト向けの拠点整備・案内整備・PR活動などによって、サイクルツーリズムの「聖地」として肥薩線を活用した旅行につなげることを目指す。

責任主体（案）	【内容詳細化】 熊本県・市町村・JR九州
	【初期投資】 熊本県・市町村・JR九州
	【運営】 熊本県・市町村・JR九州・その他事業者
備考	立地適正化計画等への適切な反映を行う

先行事例／実施イメージ	【滋賀県】 琵琶湖を一周する「ビワイチ」を掲げ、整備・休憩拠点の設置や、多言語アプリの開発を実施	
	【千葉県】 電車そのものをサイクリングの基地とする「B.B.BASE」を運行	

具体施策 1 4

重点プロジェクト②

特徴的な周遊旅行商品の設計・販売
(相良三十三観音めぐり、花火大会等のイベントや、人吉温泉、日奈久温泉、川・山・海の景勝地等と連携した旅行商品など)

八代や人吉の花火大会など大規模なイベントや、温泉施設と肥薩線の乗車体験をセットにした旅行商品を販売し、新たな観光客を呼び込む。

責任主体（案）	【内容詳細化】 熊本県・市町村・JR九州・その他事業者
	【初期投資】 —
	【運営】 熊本県・市町村・JR九州・その他事業者
備考	—

具体施策 1 5

重点プロジェクト②

鉄道やクルーズ船で訪れるインバウンド観光客向け旅行商品の設計・販売
(JAPAN RAIL PASSとの連携など)

インバウンド観光客が関係地域にも足を伸ばすような旅行商品（空港や港を発着地とした周遊旅行、体験型観光との連携など）を開発する。

責任主体（案）	【内容詳細化】 熊本県・市町村・JR九州
	【初期投資】 —
	【運営】 熊本県・市町村・JR九州
備考	福岡・熊本・鹿児島空港や、八代港（くまモンポート八代）を利用するインバウンド観光客を人吉・球磨地域、八代・芦北地域に誘客する

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

具体施策（案）の詳細

具体施策 1 6

重点プロジェクト②・③

駅から目的地までのフィーダー交通の整備
(バス、カーシェア、パーソナルモビリティなど)

駅から観光施設・自宅・病院・商業施設などの目的地までのフィーダー交通を整備し、肥薩線と組み合わせ、従来よりも公共交通でシームレスに移動できる地域を目指す。運営費の大きな路線バスに限らず、カーシェア・パーソナルモビリティや、観光列車に合わせた周遊観光バスなど、多様なあり方を検討する。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】
熊本県・市町村

【運営】
熊本県・市町村

備考

地域公共交通計画等への適切な反映を行う

先行事例／実施イメージ

【只見線】
駅からの二次交通
充実に向けて、
デマンドタクシー、
レンタカー、周遊
バス等の整備を
実施
出所）只見線利活用推進協議会「只見線利活用計画」

【Osaka Metro】
駅からの近距離移動手段として、電動車椅子規格のパーソナルモビリティシェアを導入



具体施策 1 7

重点プロジェクト②

公共交通共通のフリーパスの販売

肥薩線とくま川鉄道・肥薩おれんじ鉄道・JR九州各線や、必要に応じて高速バスやフィーダー交通とも連携したフリーパスを販売する。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州・その他事業者

【初期投資】
—

【運営】
JR九州・その他事業者

備考

地域公共交通計画等への適切な反映を行う

具体施策 1 8

重点プロジェクト②・③

肥薩線の新八代駅への直通運転

肥薩線を新八代駅へ直通させ、新幹線を利用して訪問する観光客や、遠出する住民の利便性を向上させる。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】
—（ダイヤ・運用次第では発生）

【運営】
JR九州

備考

地域公共交通計画等への適切な反映を行う

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

具体施策（案）の詳細

具体施策 1 9

重点プロジェクト②・③

肥薩線のくま川鉄道への直通運転

肥薩線をくま川鉄道へ直通させ、具体施策16～18と合わせて、新幹線を利用して訪問する観光客や、遠出する住民の利便性を向上させる。

責任主体（案）

【内容詳細化】

熊本県・市町村・JR九州・その他事業者

【初期投資】

熊本県・市町村・JR九州

【運営】

JR九州・その他事業者

備考

地域公共交通計画等への適切な反映を行う

具体施策 2 0

重点プロジェクト③

肥薩線の通勤・通学時間帯の増発

朝夕の通勤・通学時間帯に1～2往復程度の増発を行うことで、ダイヤが合わずに送迎やスクールバスを用いていた高校生の利便性を向上させる。

責任主体（案）

【内容詳細化】

熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】

熊本県・市町村・JR九州

【運営】

JR九州

備考

主に球磨村から人吉やくま川鉄道沿線の高校に通う高校生向けの増発を想定する

具体施策 2 1

重点プロジェクト③

鉄道とバスの役割分担に向けた路線バスの運行形態見直し

肥薩線と並行するバス路線について、役割分担の観点からバスの運行形態を見直し、利用者にとって最適な交通体系を目指す。

責任主体（案）

【内容詳細化】

熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】

—

【運営】

—

備考

地域公共交通計画等への適切な反映を行う

具体施策 2 2

重点プロジェクト③

パークアンドライドに向けた駅前駐車場の整備

肥薩線の一部の駅に無料駐車場を整備し、住民が遠出する際の利便性を向上させる。

責任主体（案）

【内容詳細化】

熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】

熊本県・市町村・JR九州

【運営】

熊本県・市町村・JR九州

備考

高校生以外の日常利用が少ないという肥薩線の特徴を踏まえて、各駅数台程度の小規模な駐車場を想定する

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

具体施策（案）の詳細

具体施策 2 3

重点プロジェクト④

肥薩線サポーター制度や、ふるさと納税で、
肥薩線の復旧・利活用を目的とした
寄附を募集

肥薩線を応援したい住民、関係人口、鉄道ファン等が少額から寄附できる制度を設け、肥薩線の復旧と復旧後の運営の原資に用いるとともに、定期的に肥薩線を利用する「ファン」を育成する。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村

【初期投資】
—

【運営】
熊本県・市町村・JR九州

備考

—

具体施策 2 4

重点プロジェクト④

肥薩線を舞台としたテレビ番組や
CM等を誘致

肥薩線の復旧に合わせてテレビ番組やCM等を誘致し、「聖地」として全国のファンが訪れるきっかけを作る。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村

【初期投資】
—

【運営】
熊本県・市町村・JR九州

備考

—

具体施策 2 5

重点プロジェクト④

ラッピング列車
（くまモン、マンガキャラクター等）や
イベント列車（焼酎列車等）の運行

肥薩線を走る列車に特徴的なラッピングを実施したり、地域にちなんだイベント列車を運行したりすることで、地域のシンボルとしての価値を高める。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】
市町村

【運営】
熊本県・市町村・JR九州

備考

—

具体施策 2 6

重点プロジェクト④

自治体職員等の通勤・業務移動時の
鉄道利用勧奨

住民や観光客への利用呼びかけに先駆けて、自治体職員等が率先して通勤・業務移動時に肥薩線を利用することで、利活用の機運を醸成する

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村

【初期投資】
—

【運営】
熊本県・市町村

備考

—

*責任主体（案）の下線は、中心となる責任主体（現時点の想定）を表す

2. 復興方針（案） | 2－4. 関係地域と肥薩線が一体となった具体施策

具体施策（案）の詳細

具体施策 2 7

重点プロジェクト④

「ノーマイカーデー」の設定

自家用車ではなく公共交通を利用する日を設定することで、普段自家用車を利用している住民も含めて、地域一丸となって再生を進めていく機運を醸成する。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村

【初期投資】
—

【運営】
熊本県・市町村・JR九州

備考

「ノーマイカーデーきっぷ」等の企画乗車券の販売も視野に入れる

具体施策 2 8

重点プロジェクト④

鉄道利用に向けた説明会・イベント実施

住民の公共交通利用促進に向けて、広報誌等による発信のみならず、肥薩線への愛着を深められるような対面の説明会やイベントを実施する。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】
—

【運営】
熊本県・市町村・JR九州

備考

—

具体施策 2 9

重点プロジェクト④

地域の特産品を鉄道で福岡等へ輸送し、魅力をPR

地域の特産品を肥薩線と鹿児島本線（もしくは九州新幹線）を用いて福岡等へ輸送し、現地で物産販売等を行うことで、関係地域外の人々の肥薩線に対する認知度を高め、潜在的な観光客や関係人口を増やす。

責任主体（案）

【内容詳細化】
熊本県・市町村・JR九州

【初期投資】
—

【運営】
熊本県・市町村・JR九州

備考

焼酎・栗など、比較的高単価な地域の特産品を想定

先行事例／実施イメージ

【つばめマルシェ】
九州新幹線を活用して九州各地の特産品（特に生鮮食品）を高速輸送し、都市圏で販売



2. 復興方針（案） | 2－5. 復興に係る費用と効果

復興に係る費用・効果について、「地域経済の観点」と「鉄道事業の観点」の両面から試算・分析した

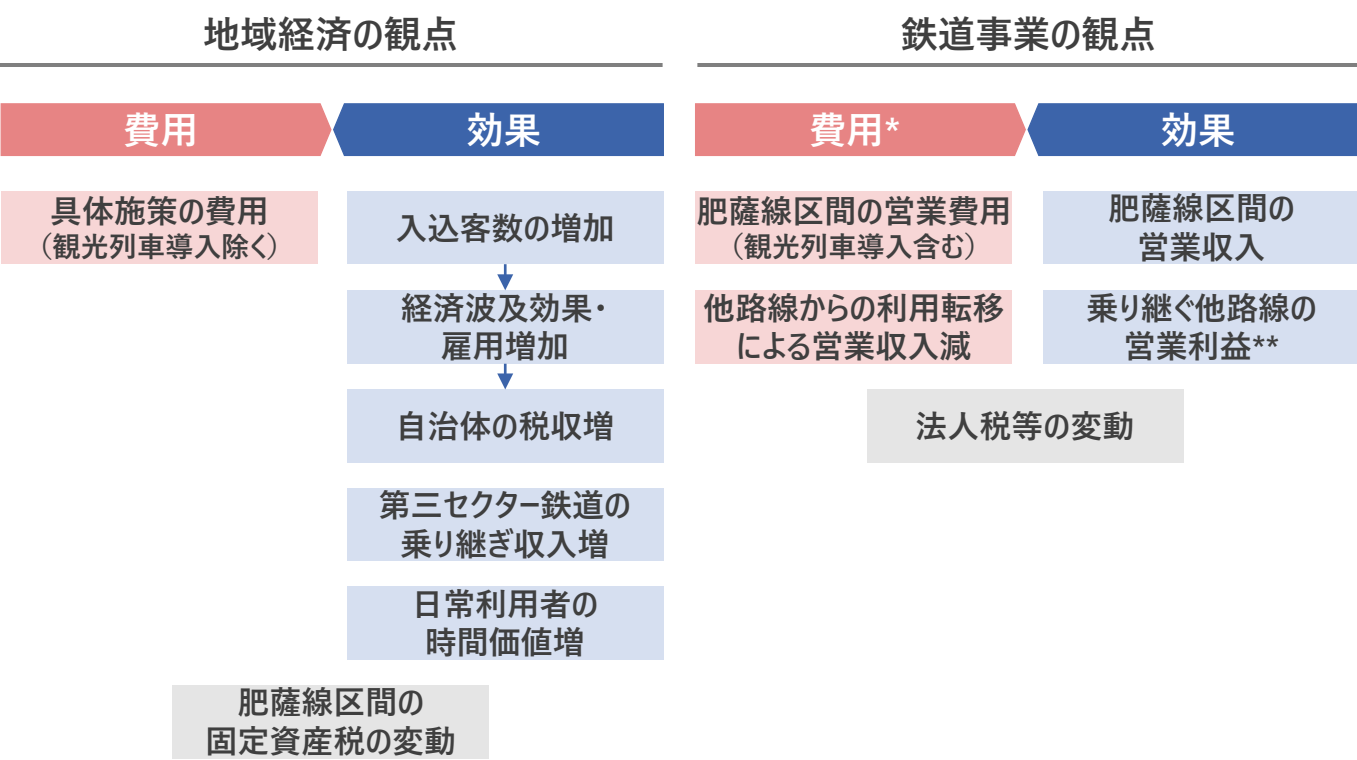
費用・効果の試算対象項目

復興に係る費用と効果の試算にあたっては、鉄道事業の観点と地域経済の観点の双方からの分析を実施した。

地域経済の観点では、「具体施策の費用」が費用として発生する一方、「入込客数の増加」による「経済波及効果・雇用増加」、さらには経済波及効果に伴う「自治体税収増」が効果として発生するほか、第三セクター鉄道（くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道）の「乗り継ぎ収入増」、肥薩線の日常利用者にとっては代替バスと比べ鉄道の方が高速であることによる「時間価値増」も効果として発生する。

鉄道事業の観点では、「肥薩線区間の営業費用」および、具体施策の実施によって九州内他路線から肥薩線に利用が転移することによる「他路線の収入減」が費用として発生する一方、「肥薩線区間の営業収入」および、「肥薩線利用者が他路線を乗り継ぐ営業利益」が効果として発生する。

これらの費用と効果について、「肥薩線をバス転換するケース」（バス転換ケース）と「肥薩線を鉄道として復旧し、具体施策にも取り組むケース」（復興ケース）の差分が「復興に係る費用・効果」となる。



シナリオA：肥薩線をバス転換するケース（バス転換ケース）



費用・効果を比較（2つのシナリオの差が「復興に係る費用・効果」）

シナリオB：肥薩線を鉄道として復旧し、具体施策にも取り組むケース（復興ケース）

*復旧工事費用は災害復旧の観点で道路および河川と一体的に実施するものであり、本試算には含めていない

**他路線の運行に係る費用を控除した後の利益相当分を計上する

2. 復興方針（案） | 2－5. 復興に係る費用と効果

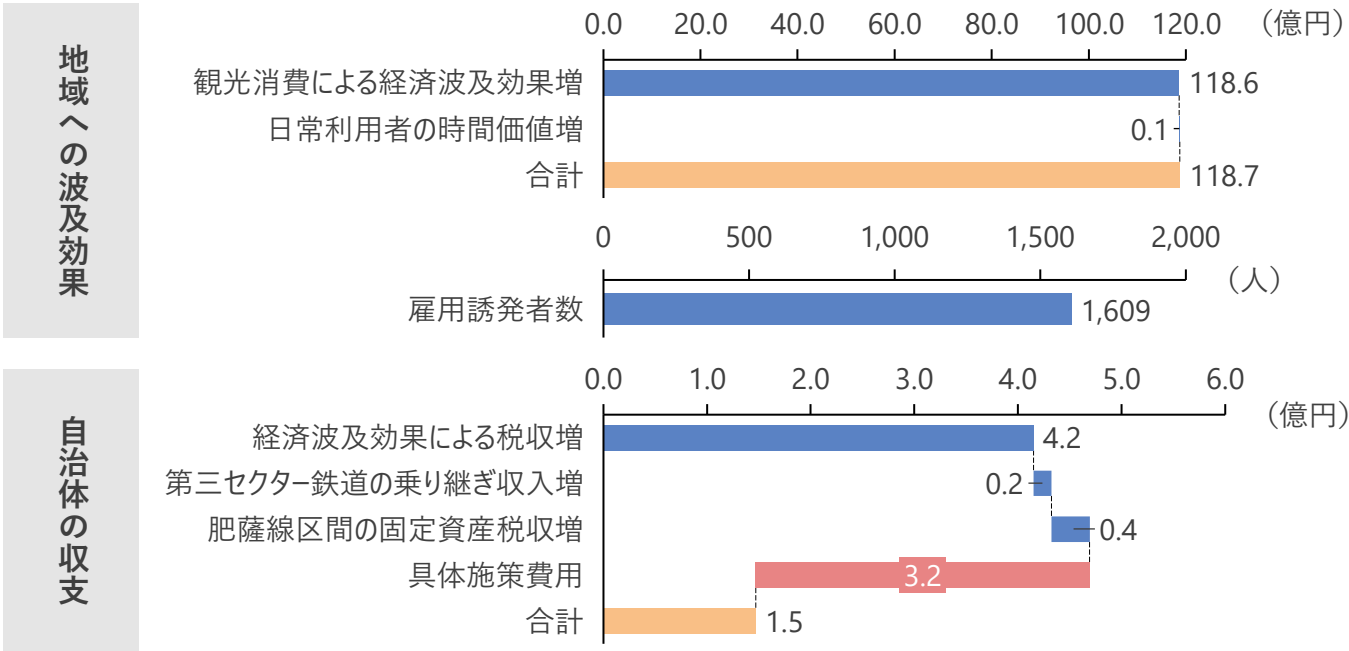
復興による地域への波及効果は年間120億円に及ぶ一方、鉄道事業の観点では効果が費用を下回り、自治体とJR九州の間での費用分担が必要

復興に係る費用と効果の試算結果

「復興ケース」では「バス転換ケース」と比べて、主に入込客数の増加（年間68万人増加）による大きな経済波及効果が発生し、経済波及効果の増加は年間119億円に及ぶ。これに伴う雇用誘発も1,600人発生し、関係地域の経済成長に大きく寄与する。また、自治体収支についても、経済波及効果による税収増が発生するため、具体施策の費用を含めたとしても効果が上回る。

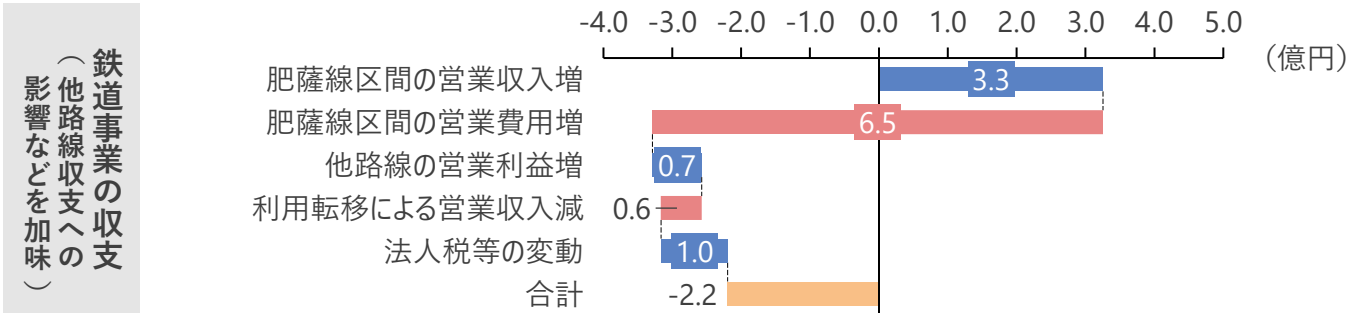
一方で、鉄道事業の観点では効果が費用を2億円下回り、バス転換の方が収支が改善するため、鉄道としての持続可能性を担保するために、自治体とJR九州の間で受益に応じた費用分担が必要である。

◆ 地域経済の観点での費用・効果試算（2040年時点*）



関係地域には大きな波及効果が発生し、また税収増などの収入が費用を上回るため、復興方針（案）の実施意義は大きい。
一方で、鉄道事業の観点では効果が費用を下回る

◆ 鉄道事業の観点での費用・効果試算（2040年時点*）



*復興に係る費用のうち資本的支出については、耐用年数に応じて各年の費用に按分している。
数値は全てJR肥薩線再生協議会試算

3. 復興方針の推進手法



一勝地駅

3. 復興方針の推進手法 | 3-1. 責任主体の基本的な考え方

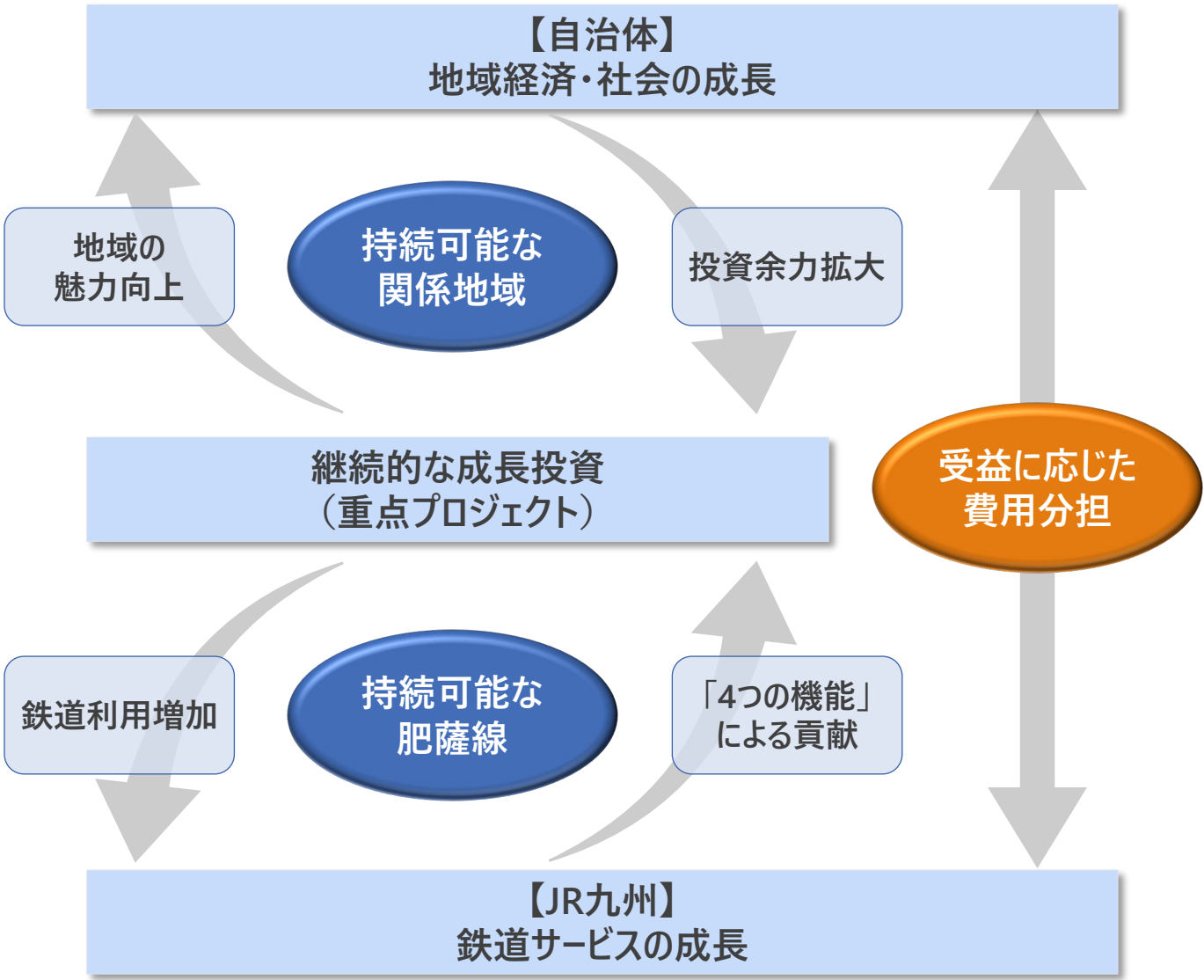
自治体とJR九州の間で、受益に応じた適切な費用分担が行われることにより、地域社会・経済と鉄道サービスの双方が持続可能な状態となる

持続可能な関係地域と肥薩線のイメージ

自治体とJR九州の間で、受益に応じた適切な費用分担が行われ、肥薩線を鉄道として維持させることが実現した場合、関係地域と肥薩線の双方が持続可能な状態へと進化できる。

自治体の目線では、肥薩線が存在するからこそ実現できる成長投資（重点プロジェクト）を実施することで、地域経済・社会の成長につながり、さらなる成長投資に向けた投資余力が拡大するという好循環が生まれる。

またJR九州の目線では、単に運営費用の一部を自治体が負担するだけにとどまらず、上記の成長投資に伴い鉄道利用が増加することによって、鉄道サービスの成長につながり、重点プロジェクトに対する鉄道の貢献がさらに加速する。



3. 復興方針の推進手法 | 3-1. 責任主体の基本的な考え方

関係地域と肥薩線の双方を持続可能な形とするためには、「受益」の解釈に複数のパターンが存在するため、今後自治体とJR九州の間で調整を行う

持続可能な関係地域と肥薩線の実現に向けた費用分担額

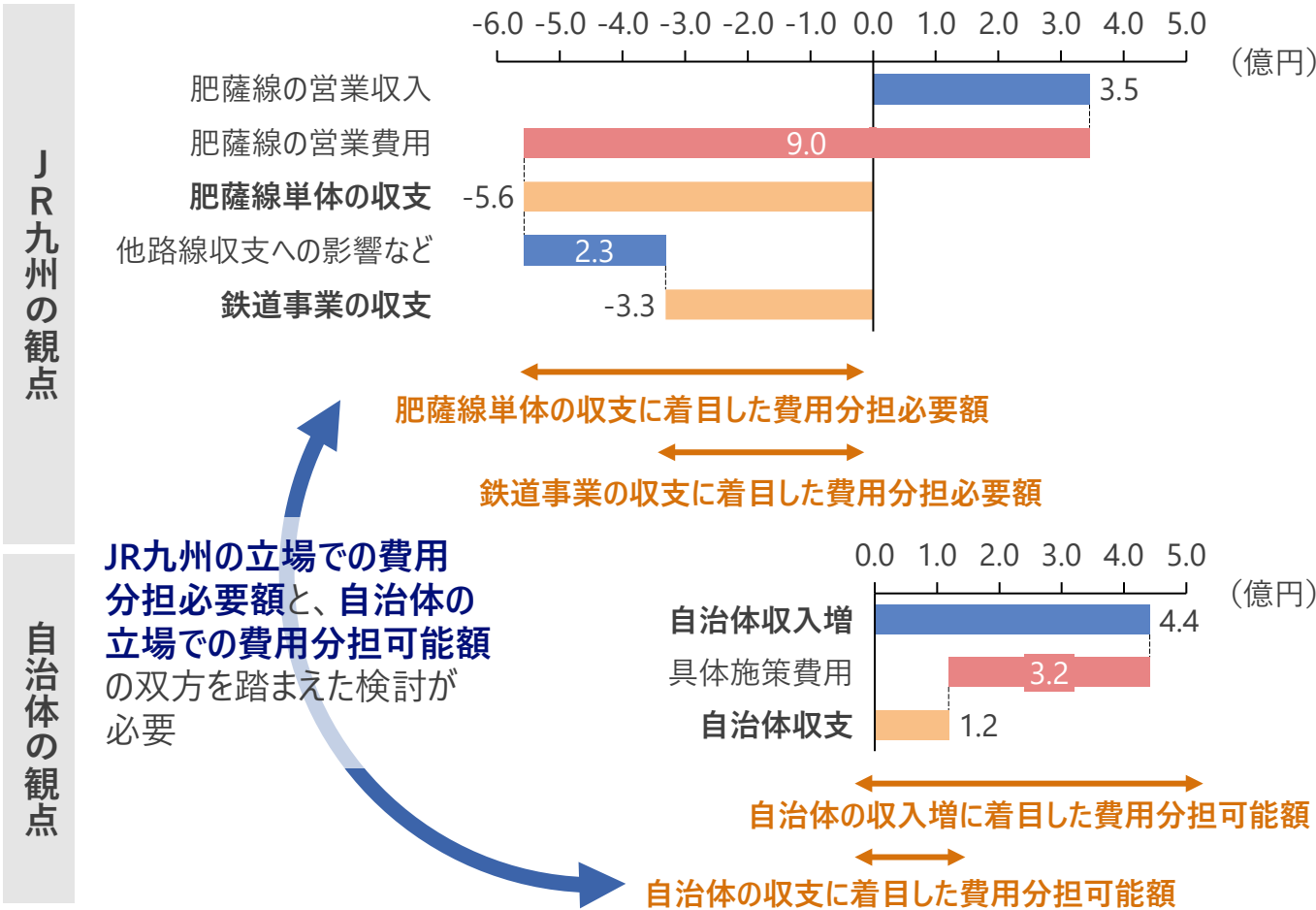
関係地域と肥薩線の双方が持続可能な形とするためには、受益に応じて自治体とJR九州の間で費用分担を行うことが必要となるが、「受益」の解釈には複数のパターンが存在するため、何をもって「受益額」とするかについて、自治体とJR九州の間で調整を行う。

具体施策の費用については、その性質を鑑みて、被災前に運行されていたSL人吉に代わる観光列車の費用のみ、復旧の一貫としてJR九州の負担とし、その他全ての施策を自治体負担とする。この場合、JR九州にとっては、肥薩線単体収支の▲5.6億円と、他路線利用増等も加味した鉄道事業収支▲3.3億円という2通りの赤字額の考え方が存在する。また自治体にとっては、具体施策費用を「地域づくり費用」として捉え、収入増の4.4億円全てを費用分担可能額とする考え方と、具体施策費用3.2億円を「肥薩線のための支出」として捉え、控除後の1.2億円を費用分担可能額とする考え方が存在する。

◆ JR九州および自治体の観点での収支（2040年時点*）

【試算の前提】

具体施策4「引退するSL人吉に代わる観光列車を導入」はJR九州負担、
その他全ての施策は自治体負担



*「バス転換ケース」との差分ではなく、「復興ケース」の絶対値を記載しているため、p.44の数値とは定義が異なる
数値は全てJR肥薩線再生協議会試算

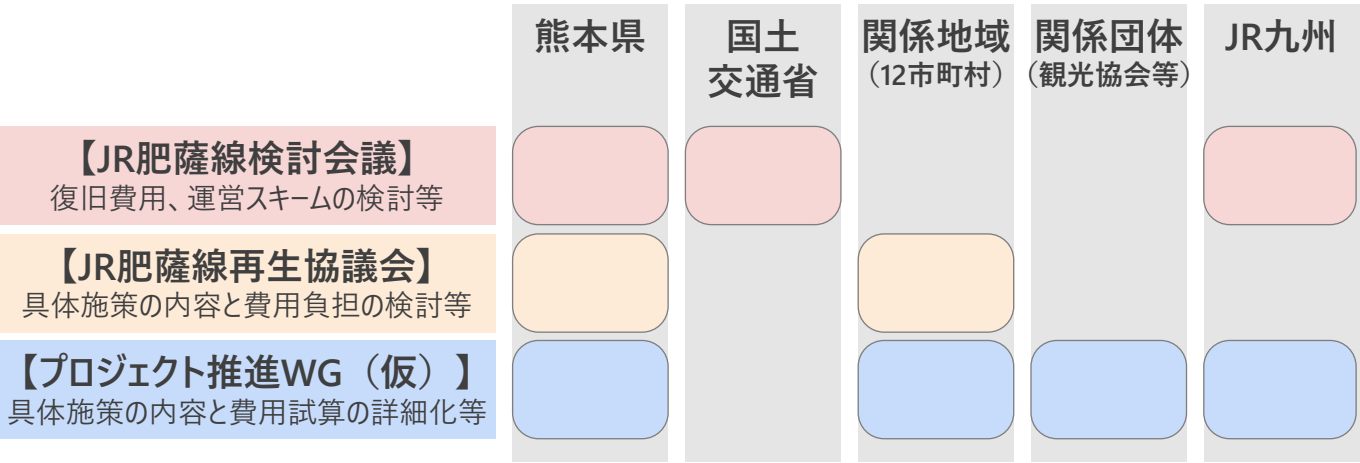
3. 復興方針の推進手法 | 3-2. 具体施策の推進主体

プロジェクト推進WG（仮）を設立し、具体施策ごとに内容および費用試算の詳細化を行い、自治体の各種計画へ適切に反映することで実効性を担保する

具体施策の推進に向けた会議体

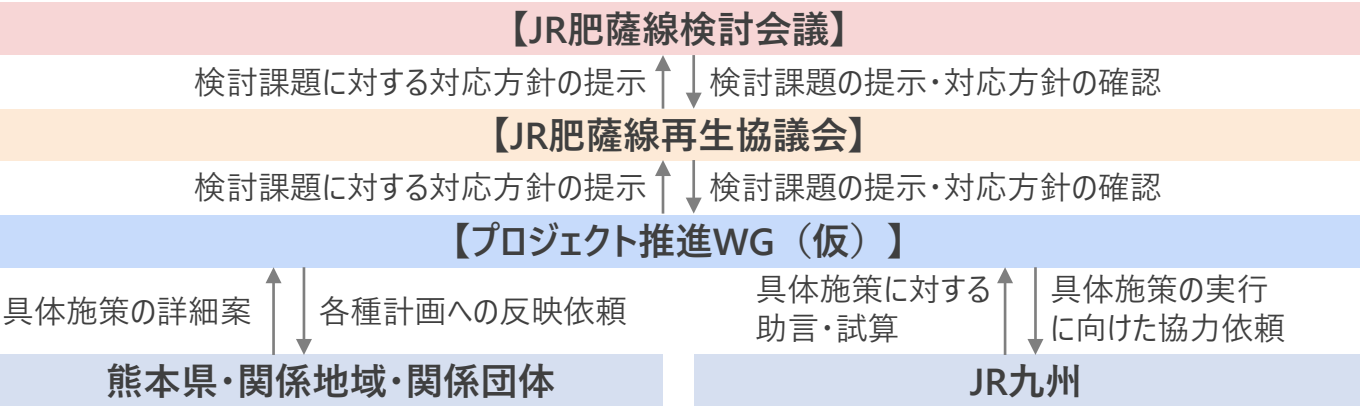
肥薩線復興に向けては、以下3種類の会議体において、復旧のあり方や復旧後の運行のあり方、費用負担のあり方、具体施策の内容の詳細化等を検討する。

- 1. JR肥薩線検討会議：熊本県・国土交通省・JR九州で構成し、主に肥薩線の復旧方法・復旧費用・復旧後のあり方（運営スキーム等）を検討する
- 2. JR肥薩線再生協議会：熊本県・関係地域（12市町村）で構成し、主に復興に係る具体施策の内容や、県および関係地域間の費用負担のあり方を検討する
- 3. プロジェクト推進WG（仮）：熊本県・関係地域（12市町村）・関係団体（観光協会等）・JR九州で構成し、主に復興に係る具体施策の内容と費用試算の詳細化を行う



具体施策の実行体制

具体施策の実行に向けては、プロジェクト推進WG（仮）の構成員で内容および費用試算の詳細化を実施し、JR肥薩線再生協議会（および必要に応じてJR肥薩線検討会議）に対し検討結果を報告することで、具体化を図る。またプロジェクト推進WG（仮）の議論結果を踏まえ、熊本県・関係地域・関係団体は各種計画へ適切に反映し実効性を担保するとともに、列車運行や観光施策に関する一部施策については、JR九州に対して、内容検討における助言・試算や施策実行に向けた協力依頼も行う。



3. 復興方針の推進手法 | 3-2. 具体施策の推進主体

重点プロジェクトの推進主体（案）は以下の通り

各具体施策の実施にあたっては、「内容の詳細化」・「初期投資」・「運営」の3フェーズごとに「中心となる責任主体」と「その他の責任主体」を設定する。各フェーズにおける議論の主導・調整は「中心となる責任主体」が行うとともに、「初期投資」・「運営体制」フェーズの検討開始に向けた体制の組成（その他事業者の巻き込みなど）は、「内容の詳細化」の「中心となる責任主体」が議論を主導・調整する。

●：熊本県 ●：市町村 ●：JR九州 ●：その他事業者

★：中心となる責任主体（現時点想定） ●：その他の責任主体

重点プロジェクト				具体施策（案）	責任主体（案）		
①	②	③	④		内容の詳細化	初期投資	運営
○				球磨川の自然を眺めながら食事などを楽しめる観光施設の整備	★●●●●	●●★	●●★
○				人吉駅前に鉄道ミュージアム「MOZOCASTATION868」を中核とした地域の観光拠点を整備し、肥薩線と連携した旅行商品を組成	★●●●●	●★●	●●●●★
○				音楽祭・芸術祭等のイベントを開催し、肥薩線と連携した旅行商品を組成	★●●●	●★	●●●●★
○				引退するSL人吉に代わる観光列車を導入	★●●●	★●●●	●●●★
○				肥薩線と球磨川を一望するビュースポットの整備	★●	●★	★
○				歩いて周遊できる魅力的な観光街区の整備（人吉駅前など）	★●●●●	●★●	●★●
○				多様なニーズに応えた宿泊施設の整備・拡張	●★●●●	●●★	●●★
○				駅に地域住民と観光客が集い・交流できる場の整備	★●●●	●★●	●★●
○				日本遺産など特徴的な自然・文化資源を活かした景観・環境の整備（青井阿蘇神社、球泉洞周辺など）	★●●●●	●★●	●●★

3. 復興方針の推進手法 | 3-2. 具体施策の推進主体

重点プロジェクトの推進主体（案）は以下の通り

●：熊本県 ●：市町村 ●：JR九州 ●：その他事業者

★：中心となる責任主体（現時点想定） ●：その他の責任主体

重点プロジェクト				具体施策（案）	責任主体（案）		
①	②	③	④		内容の詳細化	初期投資	運営
○				自然を活かした観光地のPR活動 （球磨川沿いのキャンプ場、溪流ヴィラITSUKI、 遙拝八の字広場、御立岬公園など）	★●●	●★	●★
○				湯前まんが美術館・ブルートレインたらぎ などの文化施設・産業遺産のPR活動	★●●	●★	●★
	○			社会科見学・修学旅行等の教育旅行 誘致	★●●		★●●
	○			サイクルツーリズム拠点の整備	★●●	●★●	●●●★
	○			特徴的な周遊旅行商品の設計・販売 （相良三十三観音めぐり、花火大会等のイベ ントや、人吉温泉、日奈久温泉、川・山・海の 景勝地等と連携した旅行商品など）	●●●★		●●●★
	○			鉄道やクルーズ船で訪れるインバウンド 観光客向け旅行商品の設計・販売 （JAPAN RAIL PASSとの連携など）	★●●		●●★
	○	○		駅から目的地までのフィーダー交通の整備 （バス、カーシェア、パーソナルモビリティ など）	★●●	●★	●★
	○			公共交通共通のフリーパスの販売	★●●●		●★
	○	○		肥薩線の新八代駅への直通運転	●●★		★
	○	○		肥薩線のくま川鉄道への直通運転	★●●●	●★●	●★

3. 復興方針の推進手法 | 3-2. 具体施策の推進主体

重点プロジェクトの推進主体（案）は以下の通り

●：熊本県 ●：市町村 ●：JR九州 ●：その他事業者

★：中心となる責任主体（現時点想定） ●：その他の責任主体

重点プロジェクト				具体施策（案）	責任主体（案）		
①	②	③	④		内容の詳細化	初期投資	運営
			○	肥薩線の通勤・通学時間帯の増発	●★●	★●●	★
			○	鉄道とバスの役割分担に向けた路線バスの運行形態見直し	●★●		
			○	パークアンドライドに向けた駅前駐車場の整備	●★●	●★●	●★●
			○	肥薩線サポーター制度や、ふるさと納税で、肥薩線の復旧・利活用を目的とした寄附を募集	●★		●★●
			○	肥薩線を舞台としたテレビ番組やCM等を誘致	●★		●★●
			○	ラッピング列車（くまモン、マンガキャラクター等）やイベント列車（焼酎列車等）の運行	★●●	★	●●★
			○	自治体職員等の通勤・業務移動時の鉄道利用勧奨	●★		●★
			○	「ノーマイカーデー」の設定	●★		●★●
			○	鉄道利用に向けた説明会・イベント実施	●★●		●★●
			○	地域の特産品を鉄道で福岡等へ輸送し、魅力をPR	●★●		●●★

3. 復興方針の推進手法 | 3-3. 復興に向けた検討課題

今後、具体施策の内容と費用試算の詳細化、復興に係る費用・期間・費用分担の合意形成、各種計画への反映などが順次必要である

復興に向けた検討課題

本復興方針（案）を踏まえて肥薩線の鉄道復旧および具体施策も含めた復興を行うにあたり、以下の検討課題について、各種会議体・関係主体内で検討を進める必要がある。

検討課題	検討内容	検討会議体・関係主体
関係主体間における復興方針(案)の調整	各種数値目標・指標、重点プロジェクトの内容、具体施策の内容、費用分担の基本的な考え方 など	JR肥薩線検討会議 JR肥薩線再生協議会
鉄道復旧の内容と鉄道復旧後の運営手法等の検討	- 鉄道復旧を行う場合の線形・駅立地・工期・費用 など - 持続可能な鉄道運行に向けた費用負担のあり方、費用負担の規模 など	JR肥薩線検討会議 JR肥薩線再生協議会
具体施策の詳細化・追加・削除	具体施策の準備期間、実施規模、実施内容 など	JR肥薩線再生協議会 プロジェクト推進WG（仮）
具体施策の費用試算の詳細化	上記を踏まえた各具体施策ごとの費用 など	JR肥薩線再生協議会 プロジェクト推進WG（仮）
具体施策の責任主体・費用分担の検討	具体施策の検討主体、初期費用負担主体、運営費用負担主体 など	JR肥薩線再生協議会 プロジェクト推進WG（仮）
具体施策の各種計画への反映	自治体の各種計画、JR九州の各種計画への反映 など	熊本県、関係地域、関係団体、JR九州
具体施策の実行準備	プロジェクトチームの立ち上げ、関係団体の巻き込み、新規施設の整備 など	熊本県、関係地域、関係団体、JR九州
具体施策の継続的な実施・検証・改善	効果目標および成果指標の達成度について毎年検証を実施、検証結果を踏まえた改善施策を協議の上で実施 など	熊本県、関係地域、関係団体、JR九州

3. 復興方針の推進手法 | 3-4. 復興に向けたロードマップ

長期ロードマップの中で段階的な合意形成のターゲット時期を設定し、
鉄道復旧および具体施策の着実な推進に向けた進捗管理を行う

長期ロードマップ

肥薩線復興の着実な実行のため、各会議体において以下のロードマップを設定する。

第一のターゲットとして、2023年度中に本復興方針（案）をもとに、関係主体間で、肥薩線を鉄道で復旧させるとした場合の基本方針の方向性（具体施策や費用負担の考え方等）について合意形成を得ることを目指す。

さらに2024年度にかけて、復興に向けた鉄道復旧および具体施策の内容・費用・運営スキーム等の詳細化を行い、2024年度末に関係主体間で鉄道復旧に向けた最終合意（覚書の締結）を目指す。その後、各関係主体において具体施策の各種計画への適切な反映を行う。最終的に現時点での目標として2033年度頃の復旧を目指し、具体施策の準備・実施を進める。

なお、具体施策をより効果的に実施する観点から、肥薩線運休中でも実施が可能な施策については、「具体施策の実行準備」の中で先行的に実証実験等を行い、効果の検証や施策の改善を図る。

分類	検討課題	(年度)			
		2023	2024	2025～32	2033～
フェーズ①	JR肥薩線再生協議会における復興方針(案)の作成				
	関係主体間における復興方針(案)の調整				
フェーズ②	鉄道復旧の内容と鉄道復旧後の運営手法等の検討				
	具体施策の詳細化・追加・削除				
	具体施策の費用試算の詳細化				
	具体施策の責任主体・費用分担の検討				
フェーズ③	具体施策の各種計画への反映				
	具体施策の実行準備				
フェーズ④	具体施策の継続的な実施・検証・改善				

▲2023年度末：
鉄道で復旧させるとした
場合の基本方針の合意

▲2024年度末：
鉄道復旧の最終合意

2033年度：▲
復旧目標

4. 参考資料



観光列車「かわせみ・やませみ」

4. 参考資料 | 4-1. バス転換ケースと復興ケースの比較

2-5で差分を整理した「復興ケース」と「バス転換ケース」について、それぞれの2040年度推計値は以下の通り

バス転換ケースと復興ケースの比較

「復興ケース」では、「重点プロジェクト」による地域の再生を行うことで、肥薩線利用の入込客数・観光消費額が増加するのみならず、関係地域に幅広い波及効果が期待される。なお、2-3で述べた通り「重点プロジェクト」の実行にあたって肥薩線は必要不可欠な存在であるため、「バス転換ケース」において観光振興策として一部の具体施策を実施するシナリオについては検討しない。

		鉄道復旧および 具体施策の効果			
		【参考】 被災前水準 (2017-19年度平均*)	バス転換ケース (2040年度推計)	復興ケース (2040年度推計)	【参考】 鉄道復旧のみケース (2040年度推計)
シナリオの前提	—		・肥薩線を並行道路のバスに転換 ・来訪者の移動は高速バス等に転移 ・「肥薩線が無ければ来ない」観光客は訪れなくなる	・肥薩線を鉄道として復旧させ、「重点プロジェクト」による地域の再生を行う	・肥薩線を被災前の水準の鉄道に復旧 ・ただし引退決定のSL人吉は運行せず
主な効果・便益・費用指標					
肥薩線相当区間の輸送密度		491人／日・km	70人／日・km	579人／日・km	344人／日・km
人吉・球磨地域の入込客数		181万人／年 ※うち肥薩線利用者分 4.5万人	178万人／年 ※うち肥薩線利用者分 0.0万人	246万人／年 ※うち肥薩線利用者分 6.6万人	179万人／年 ※うち肥薩線利用者分 3.3万人
人吉・球磨地域の観光消費額**		200億円／年 ※うち肥薩線利用者分 5.0億円	197億円／年 ※うち肥薩線利用者分 0.0億円	273億円／年 ※うち肥薩線利用者分 7.6億円	199億円／年 ※うち肥薩線利用者分 3.6億円
人吉・球磨地域の観光消費に伴う経済波及効果		314億円／年 ※うち肥薩線利用者分 7.8億円	309億円／年 ※うち肥薩線利用者分 0.0億円	428億円／年 ※うち肥薩線利用者分 12.0億円	312億円／年 ※うち肥薩線利用者分 5.7億円
肥薩線日常利用者の時間価値（の増減）		—	（比較の基準値）	0.1億円	0.1億円
具体施策費用		—	—	105億円*** （15年累計）	—
鉄道（バス）事業の収支 （他路線収支への影響などを加味）		▲3.5億円	▲1.1億円	▲3.3億円	▲3.4億円
肥薩線区間の営業収入		2.9億円	0.2億円	3.5億円	1.8億円
肥薩線区間の営業費用		▲8.9億円	▲2.5億円	▲9.0億円	▲7.8億円
他路線の営業利益		0.9億円	0.7億円	1.4億円	1.0億円
他路線からの利用転移による影響		—	— ※重点プロジェクト実施による新規誘客は無し	▲0.6億円	— ※重点プロジェクト実施による新規誘客は無し
法人税等の変動		1.6億円	0.5億円	1.5億円	1.5億円

*観光関連指標は2018年度より集計方法が変更されているため、2019年度単年の数値を使用
**交通関連の消費を除く
***うち17億円は具体施策「SL人吉に代わる観光列車の導入」費用として、「肥薩線区間の営業費用」に含む

4. 参考資料 | 4-2. 鉄道の費用分担手法

鉄道の費用分担手法は複数の考え方が存在するため、各手法の特徴と肥薩線特有の事象を踏まえた上で、費用分担額の議論と合わせて調整を行う

持続可能な鉄道運行に向けた費用分担のあり方

自治体とJR九州の間で費用分担を行う手法としては、以下に示すような代表的な手法も含め、様々な考え方が存在するため、各手法の特徴を比較検討した上で、費用分担額の議論と合わせて今後自治体とJR九州の間で調整を行う。調整にあたっては、肥薩線特有の事象として、県下の第三セクター鉄道との関係性や、災害復旧費用分担のスキームとの関係性も考慮する。

◆ 代表的な費用分担手法

手法	内容	特徴
上下分離	自治体等が肥薩線の鉄道施設や車両を保有し、JR九州は運行のみを担う。	• JR九州は肥薩線の施設や車両等をオフバランス化することができ、減価償却費や固定資産税等の負担が軽減されることに加え、施設・車両等の使用料の設定水準次第では、収支の改善が見込まれる • なお、自治体等とJR九州の双方に事業運営の改善インセンティブが働くようにするために、単純な欠損補助とは異なる仕組み（自治体等とJR九州の役割分担の明確化、改善指標の設定など）の整備も必要となる
みなし上下分離	自治体等が肥薩線の鉄道施設や車両の維持に係る費用相当額をJR九州に補助する。	• 上下の主体を完全分離しないため、会社設立費用等が発生しないことに加え、状況に応じて補助対象の範囲等を柔軟に変更することができる一方で、JR九州は肥薩線の施設や車両をオフバランス化することができない • 上下分離と同様に、自治体等とJR九州の双方に事業運営の改善インセンティブが働くようにする仕組みの整備も必要となる
第三セクター化	自治体等やJR九州が出資する第三セクターに肥薩線の運営を移管する。	• 自治体等が経営に直接関与することで、地域の街づくりとの連携強化を行いやすくなる • また、JR九州は肥薩線の施設や車両をオフバランス化することができ、収支の改善が見込まれる • なお、自治体等やJR九州の出資比率に応じて、実質的に負う経営リスクのバランスが変化するため、費用負担額の議論と合わせて出資比率の調整を行うことが必要となる
車両の購入支援	自治体等が肥薩線の車両を購入し、無償でJR九州に貸与する。	• 自治体等の支援範囲が明確であり、具体施策の1つでもある観光列車の導入に注力した支援を行うことができる • なお、肥薩線の営業費用のうち車両に係る部分は一部に限られるため、持続可能性を担保する仕組みの整備（他手法との組合せなど）も検討が必要となる

◆ 肥薩線特有の事象として考慮すべき項目

- 県下の第三セクター鉄道（くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道、南阿蘇鉄道）との連携の可能性（車両保有や経営・営業面での連携による効率化余地）
- 災害復旧費用分担におけるスキームと運営費用分担におけるスキームの関係性

4. 参考資料 | 4－3. 住民アンケート調査結果

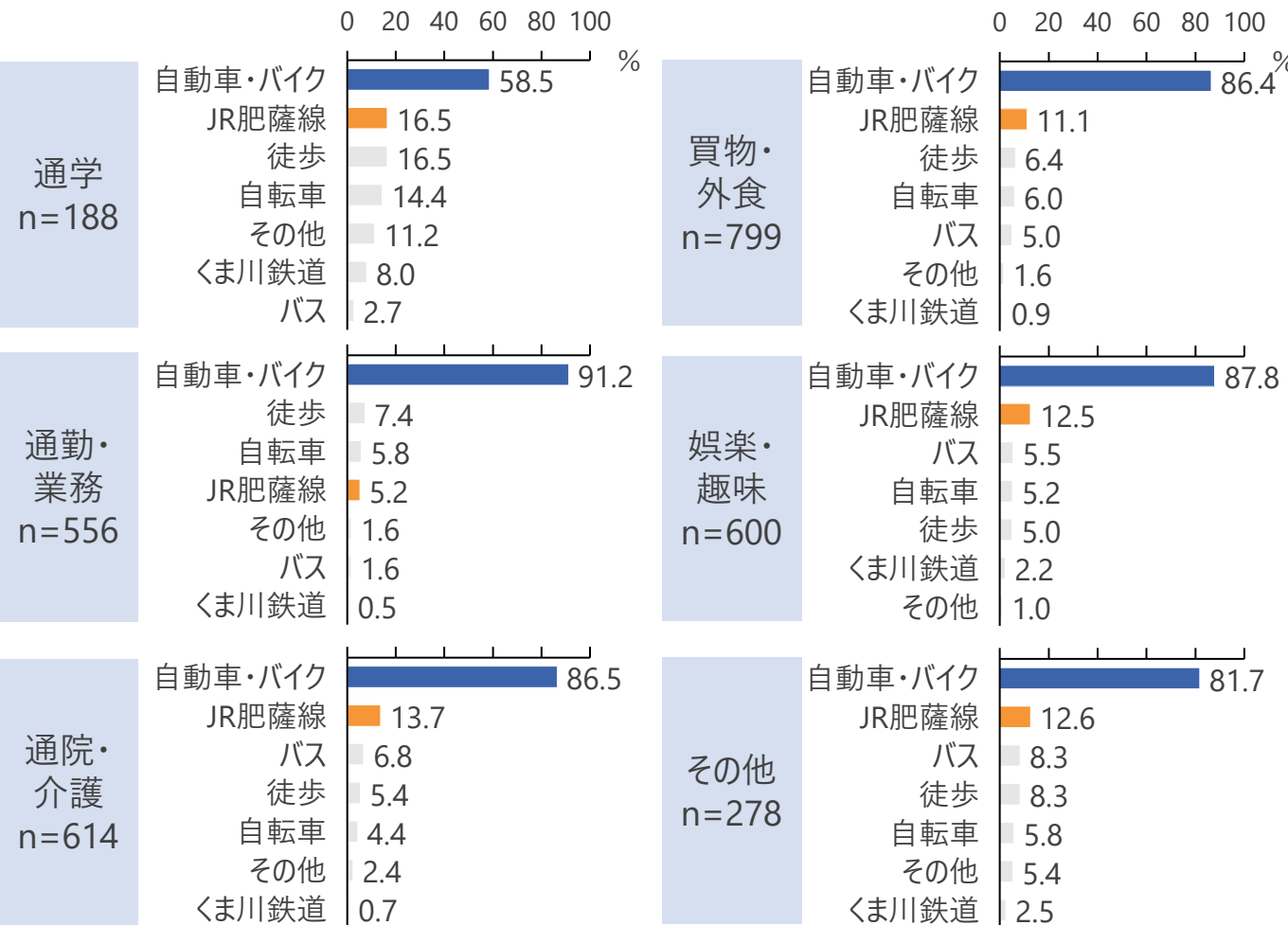
肥薩線復旧に関する住民の意向の把握、被災前の利用実態、利用促進に資する具体施策の把握のため、住民アンケート・高校生アンケートを実施した

住民アンケート・高校生アンケートの実施概要（2023年5月実施）

種別		配布対象	配布数	回答・回収数	
				Web	紙
住民	駅周辺住民	八代市、人吉市、芦北町、球磨村の肥薩線駅周辺に在住の住民 ※球磨村は全域が対象	3,610部	243	1,399
	地区代表者	錦町、多良木町、湯前町、水上村、相良村、五木村、山江村、あさぎり町の地区代表者（区長、民生委員、児童委員等）	356部	27	240
高校生		人吉高校、球磨工業高校、球磨中央高校、南稜高校の学生	（学校経由で依頼）	1,576	-

被災前の外出時によく使っていた交通手段（目的別）

被災前の肥薩線の利用頻度は低く、自動車やバイクが主な交通手段だったことが明らかになった。ただし、通学はくま川鉄道との乗り継ぎも含めて、利用割合が相対的にやや多かった。



出所)「JR肥薩線の復旧に関する住民アンケート・高校生アンケート」より作成

4. 参考資料 | 4－3. 住民アンケート調査結果

住民のうち約65%が鉄道での復旧を希望。肥薩線による観光客増を理由とする人が多く、多くの住民が地域の観光産業に不可欠と認識しているといえる

OD>=10 OD>=5 OD>=1

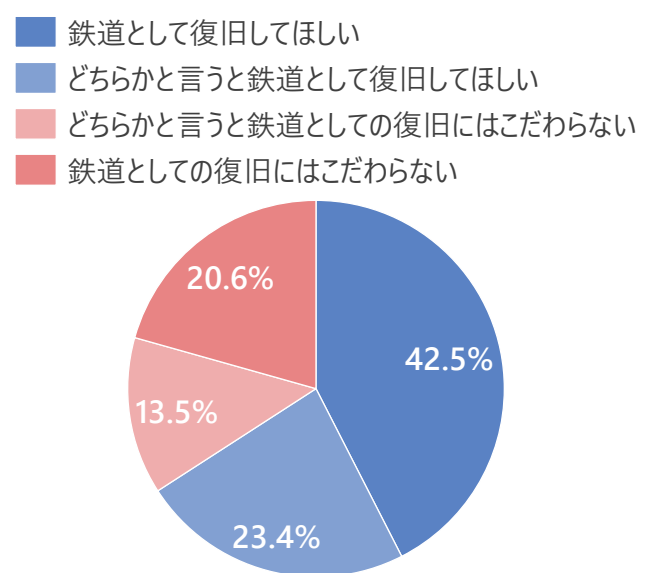
住民アンケート結果における1日あたりのOD分布（往路のみ）（回答者分のみ）（n=382）

		降車駅				
		八代	坂本	人吉	くま川鉄道方面	熊本
乗車駅	八代		1.0			0.0
	段	2.6				0.0
	坂本	18.5		1.0		0.0
	葉木	7.3	0.5	0.0		0.5
	鎌瀬	7.0				
	瀬戸石	1.0				
	吉尾	3.1		0.0		0.0
	白石	0.5		2.6		0.0
	球泉洞	0.0		3.1		
	一勝地	2.1		9.2	2.0	0.1
	那良口			2.0	3.5	0.0
	渡	0.0	0.0	11.5	1.0	2.5
	西人吉	0.0		2.0	0.0	0.0
	人吉	1.2			3.1	4.7

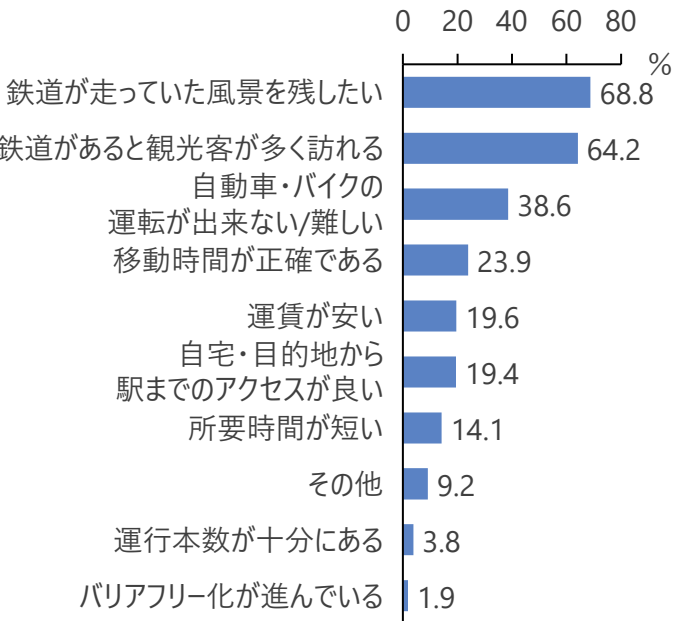
※乗車駅/降車駅はいずれもODが1以上の駅のみ抜粋
※週に4日以上＝1日、週に数日程度＝0.5日、月に数日程度＝0.03日、年に数日程度＝0.003日の係数でODを計算

肥薩線復旧に対する希望意向と鉄道復旧を希望する理由【住民】

肥薩線復旧に対する希望意向（n=1,556）



鉄道での復旧を希望する理由（n=1,025）



※費用負担の前提を置かない質問である点に留意が必要
出所）「JR肥薩線の復旧に関する住民アンケート」より作成

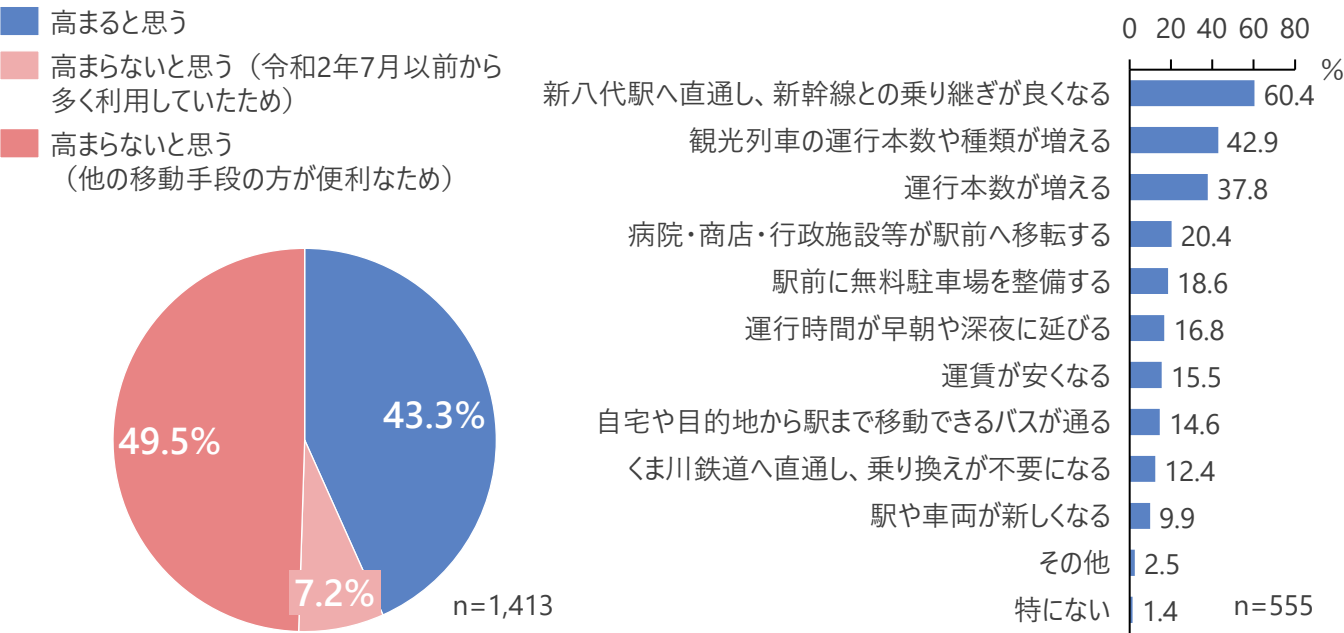
4. 参考資料 | 4-3. 住民アンケート調査結果

最も期待される利活用策は新八代駅への直通である。ただし、利活用策の実施時に肥薩線の利用頻度が向上すると答えた住民は約4割

利便性・魅力向上時の利用頻度の変化および希望する施策【住民】

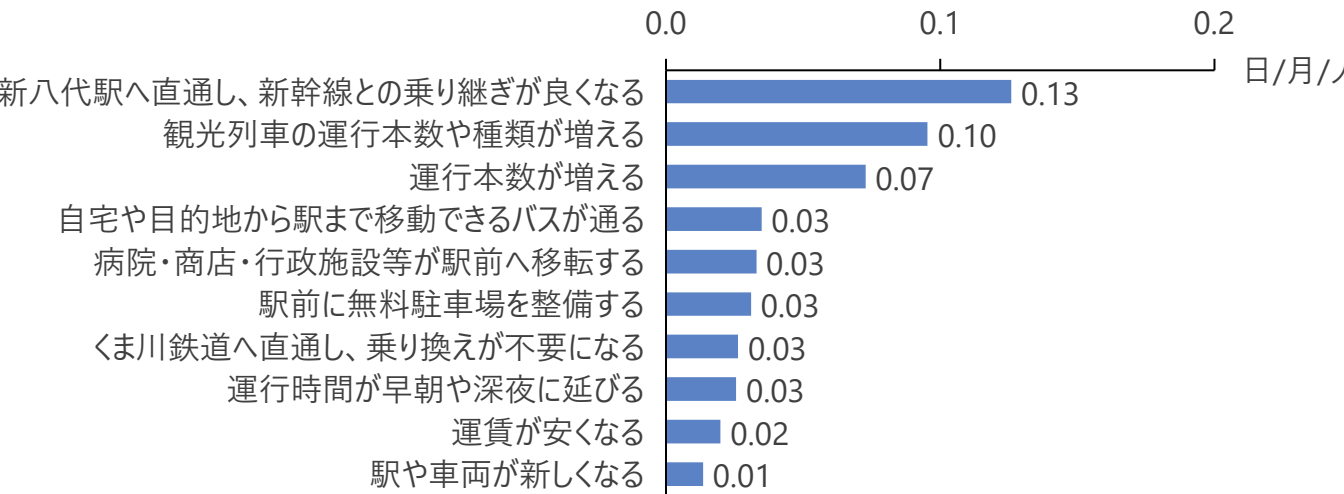
希望する利活用策が実施された際に利用頻度が向上する人は、駅周辺住民を対象とした今回のアンケートでも約4割にとどまる。希望する施策としては、新八代駅への直通が最も選ばれた。

利便性・魅力向上による利用頻度の変化 希望する施策



利活用策で期待される肥薩線利用増加日数（アンケート回答者1人、1月あたり平均）

利活用策で期待される利用増加日数は希望動向と概ね連動しており、新八代駅への直通が最も大きな効果と試算されたが、背景として、新八代以遠の中長距離移動に対する鉄道ニーズの高さが想定される。



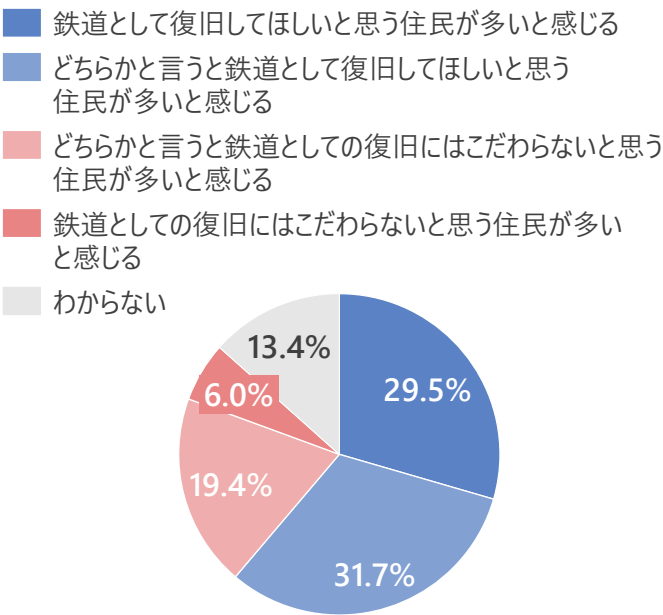
※選択した利活用策の数（最大3つ）に応じて、各回答者の利用増加日数を除算し、1つの利活用策当たりの利用増加日数を概算。上記の合計をアンケート総回答数（1,642件）で除算し、1人当たりの平均利用増加日数/月を算出。2020年7月豪雨以前の利用状況の回答と明らかに矛盾する回答は排除して計算した

4. 参考資料 | 4-3. 住民アンケート調査結果

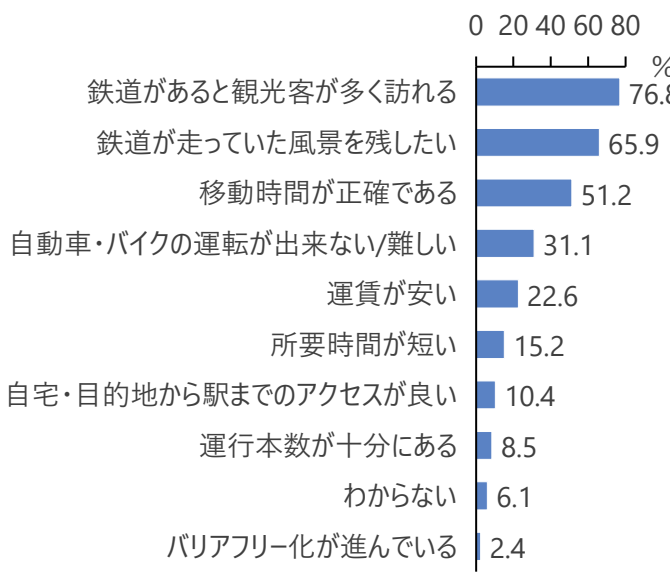
代表者アンケートや高校生アンケートでも、同様の傾向が見られた。
復旧希望の割合が高く、沿線の観光振興が主な理由として選択されている

肥薩線復旧に対する希望意向と鉄道復旧を希望する理由【代表者】

肥薩線復旧に対する希望意向（n=268）



鉄道での復旧を希望する理由（n=164）

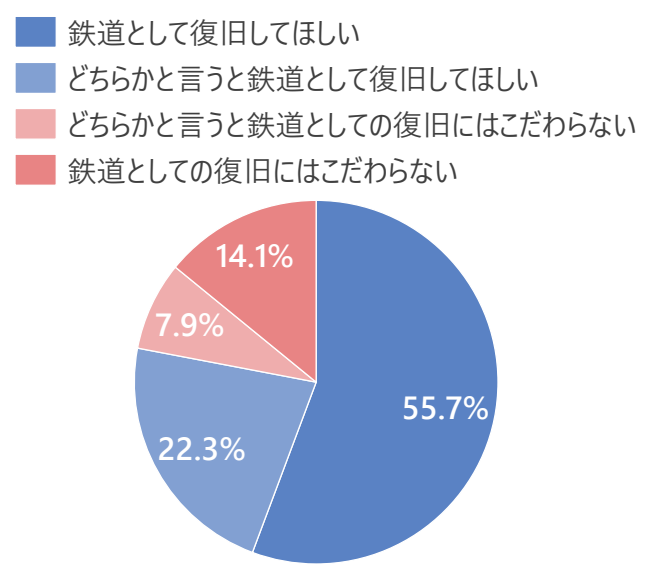


※費用負担の前提を置かない質問である点に留意が必要

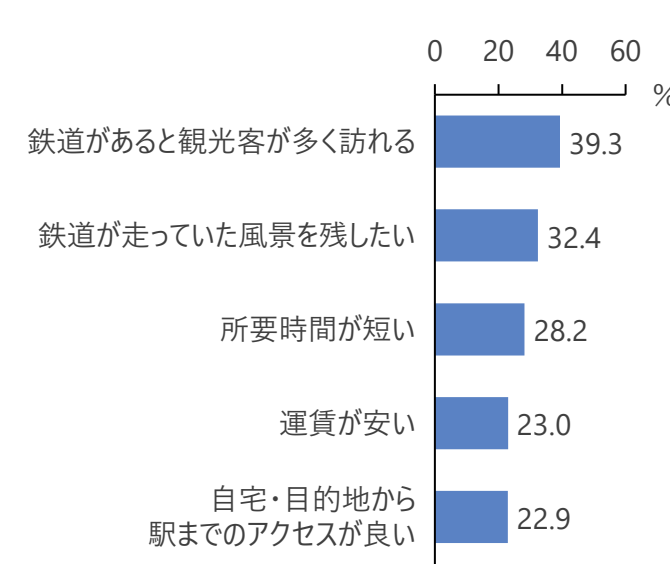
肥薩線復旧に対する希望意向と鉄道復旧を希望する理由【高校生】

78%が復旧を希望。観光振興への期待を寄せるほか、日々の通学においてはバスより鉄道の利便性（所要時間・乗換回数等）と安価さを高く評価している結果、復旧希望が多くなったと考えられる。

肥薩線復旧に対する希望意向（n=1,576）



鉄道での復旧を希望する理由（n=1,229）



※費用負担の前提を置かない質問である点に留意が必要

4. 参考資料 | 4-4. 観光客アンケート調査結果

肥薩線の運行による観光関連の定量的な効果と、関係地域への観光客を増やすために必要な施策とその効果を把握するため、観光客アンケートを実施

観光客アンケートの背景および調査テーマ

実施時期		2023年5月	実施方法		Webアンケート
テーマ	調査A：鉄道運行の誘客効果		調査B：必要な観光振興策と効果		
背景	● 肥薩線は地域の観光振興にとって重要と捉えられているが、「鉄道だからこそ」の<u>効果は定量化されていない</u>		● 観光振興策がなければ、仮に肥薩線を復旧しても、「目指す姿」を実現できない ● 一方で、観光客の誘客につながるような施策でなければ、実施する効果は薄く、<u>実施すべき施策の見極めが必要</u>		
調査テーマ	● 肥薩線を利用した理由 ● 仮に肥薩線が運休していた場合の、人吉・球磨地域への訪問意向の変化		● 人吉・球磨地域に求める観光振興策 ● その観光振興策が実施された場合に、過去の旅行先を、人吉・球磨地域に変更した可能性		

調査回答者の属性

スクリーニング	遠方*	福岡県	熊本県**	合計
回収数	18,051	11,900	5,681	35,632

本調査の対象者を抽出

調査A対象：2011年度～2019年度に、人吉・球磨地域を観光目的で訪問した人

調査B対象：2020年8月以降に、観光目的で人吉・球磨地域を訪問した、または同地域と比較して、南九州の他の温泉地を訪問した人

調査A	遠方	福岡県	熊本県	合計
肥薩線を利用	102	97	98	297
肥薩線利用せず	42	31	30	103
合計	144	128	128	400

調査B	遠方	福岡県	熊本県	合計
人吉・球磨地域を訪問	42	31	30	103
比較したが他所を訪問	113	114	79	306
合計	155	145	109	409

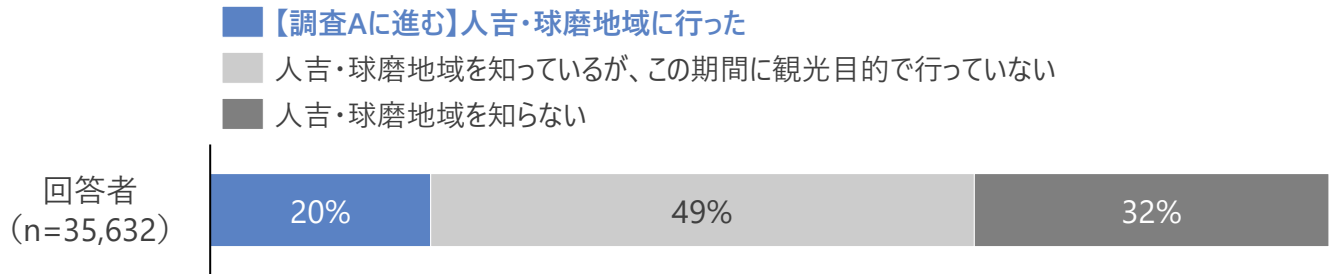
*遠方は三大都市圏を指す。首都圏は、東京都・埼玉県・神奈川県・千葉県。中京圏は、愛知県・岐阜県・三重県。関西圏は、大阪府・京都府・兵庫県・奈良県。 **熊本県は人吉・球磨地域10市町村を除く

4. 参考資料 | 4-4. 観光客アンケート調査結果

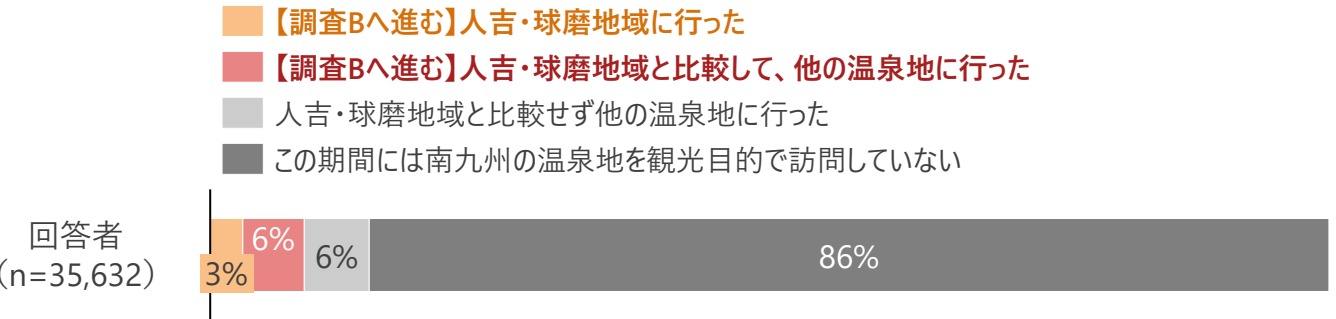
人吉・球磨地域の訪問経験は、熊本県在住者が約4割、福岡県が約2割。
三大都市圏は1割未満で、半数が人吉・球磨地域を認知していない

スクリーニング調査の結果（人吉・球磨地域の訪問経験等）

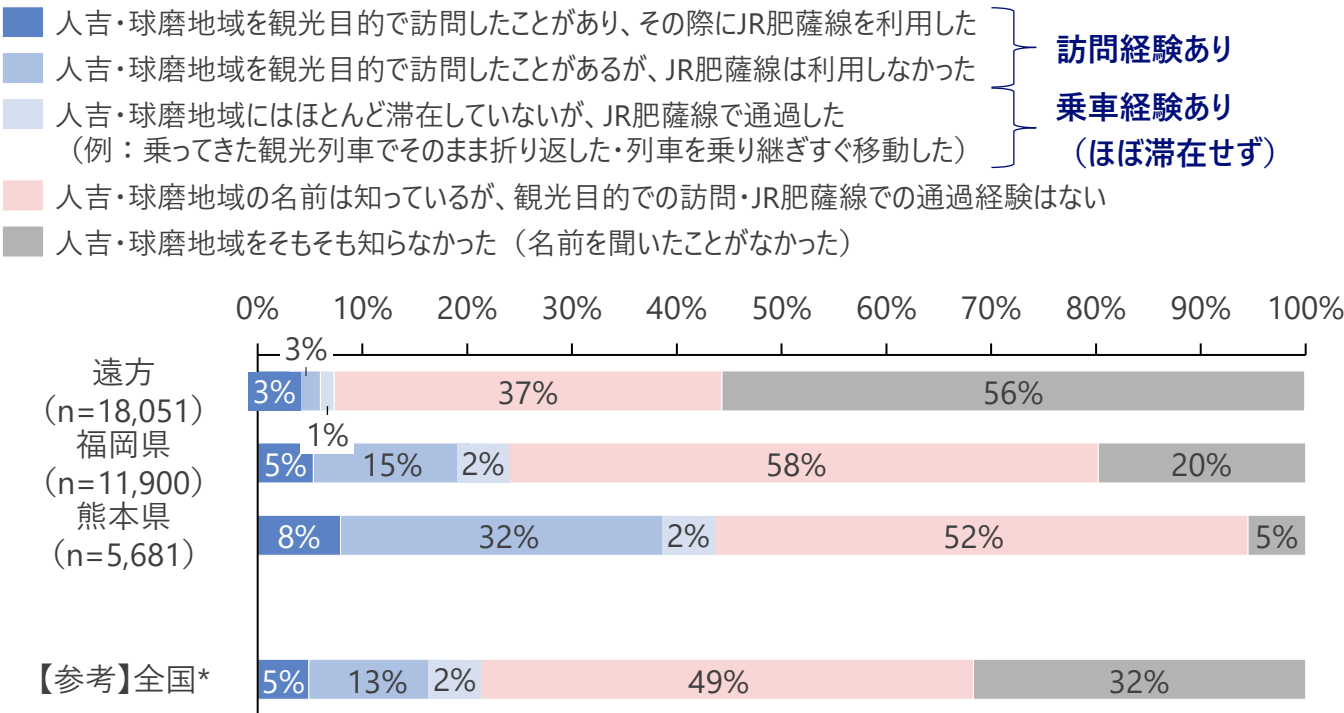
【質問①】 2011～2019年度に、人吉・球磨地域を観光目的で訪問したことがあるか？



【質問②】 2020年8月以降に、南九州の温泉地を観光目的で訪問したことがあるか？



人吉・球磨地域の認知度、2011年度～2019年度に観光目的で訪問した割合（単一回答）



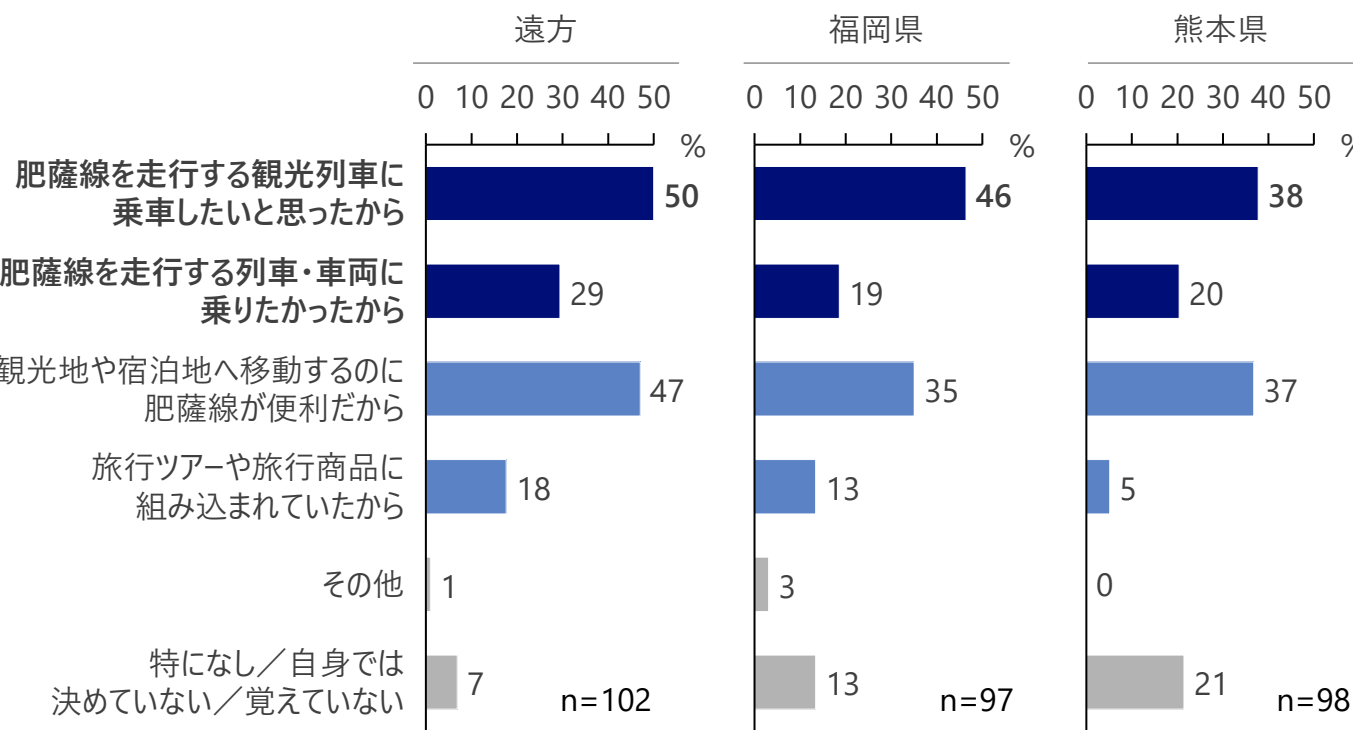
*「【参考】全国」は、熊本県を訪問する観光客の出身別割合に基づきウエイトバック集計を実施している

4. 参考資料 | 4-4. 観光客アンケート調査結果

肥薩線の乗車を観光目的とする観光客は多く、また肥薩線が運休していたら、6割は人吉・球磨地域から目的地を変更（もしくは旅行中止）したと回答した

肥薩線の乗車理由

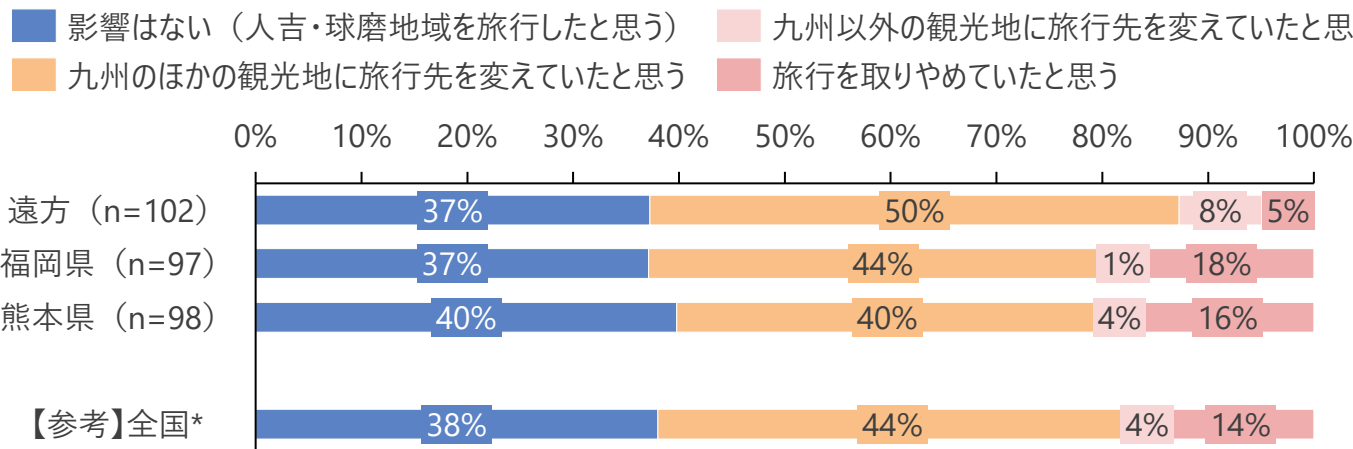
肥薩線に乗車することそのものを目的としている観光客は多く、遠方から訪問し肥薩線を利用した人の約半数が、「肥薩線を走行する観光列車に乗車したいと思ったから」（肥薩線自体が目的）と回答した



※回答対象：2011年4月-2020年3月に肥薩線を利用して人吉・球磨地域を訪問した人（通過のみの人を含む）

仮に肥薩線が被災し運休していた場合の、目的地の変更意向

仮に肥薩線が運休していたら、肥薩線利用者の約6割は人吉・球磨から目的地を変えると回答した。なお、九州以外の観光地に変更する、または旅行に行かない人は、全体の2割弱を占めた。



※回答対象：2011年4月-2020年3月に肥薩線を利用して人吉・球磨地域を訪問した人（通過のみの人を含む）

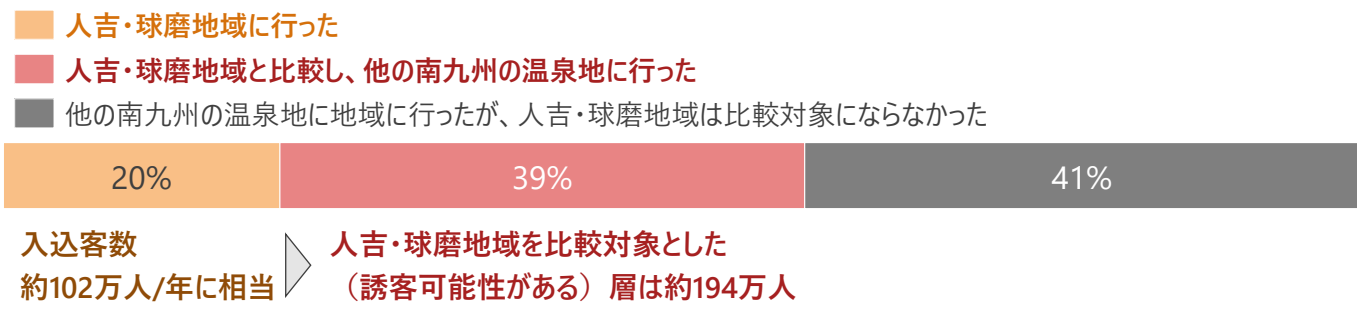
4. 参考資料 | 4-4. 観光客アンケート調査結果

人吉・球磨地域を比較対象としたが、他の南九州の温泉地に行った人の数は、訪問客の約2倍。「自然の利活用」や「文化遺産」振興が、その層の誘客の鍵

人吉・球磨地域に誘客しうる観光客の規模

令和2年7月豪雨以降（2020年8月以降）、南九州の温泉地に観光目的で行った人のうち、「人吉・球磨地域を訪問した割合」と「人吉・球磨地域を比較対象としたが他の温泉地に行った割合」を整理したところ、「人吉・球磨地域を比較対象としたが他の温泉地に行った人」が「人吉・球磨地域を訪問した人」の約2倍だったことが明らかになった。

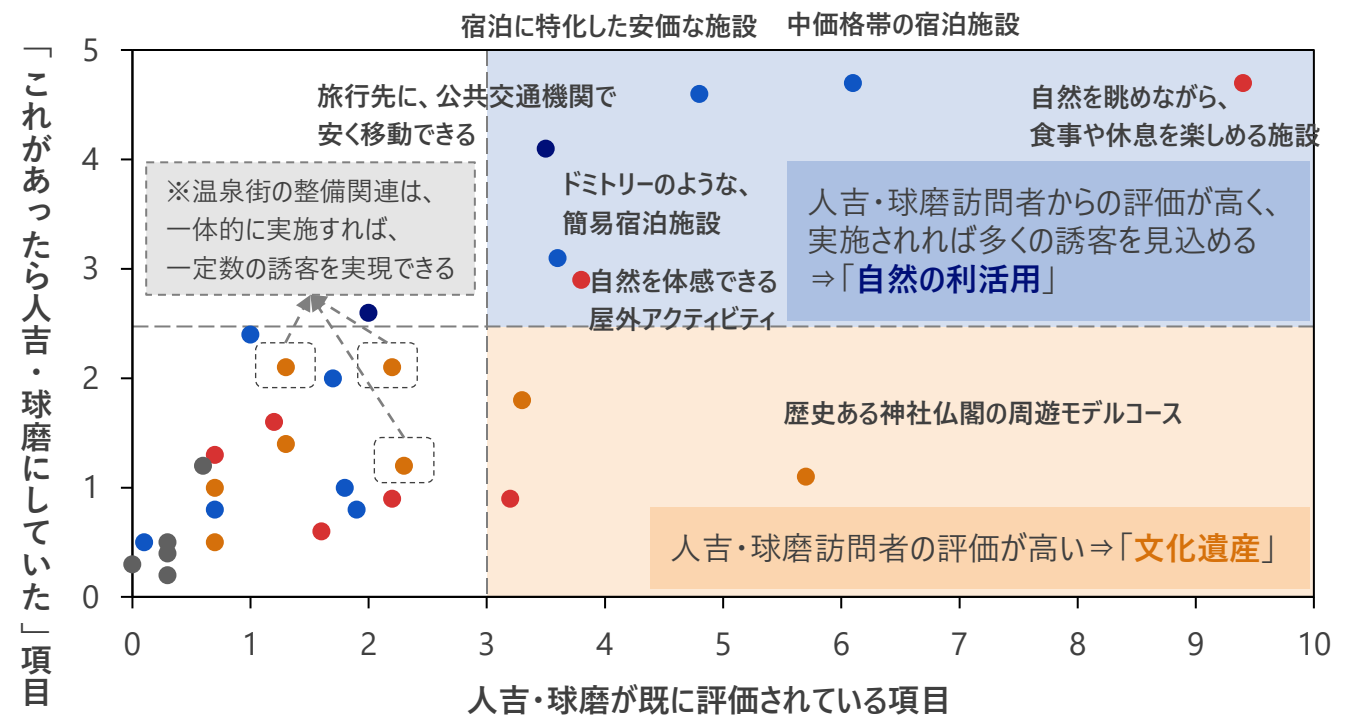
人吉・球磨地域の入込客数は102万人/年（2021年）であるため、人吉・球磨地域を比較対象とした層は約194万人と試算される。そこで、この層を誘客するために必要な施策を検討する。



※南九州の温泉地に、2020年8月以降に観光目的で行った人を母集団とした場合の集計結果

有望な観光振興策の候補

人吉・球磨地域を訪問した人と、同地域を比較対象としたが他の南九州の温泉地を選んだ人に、重視する観光振興策を聴取し整理した。その結果、既に積極的に取組んでいる「文化遺産」の磨き上げに加え、「自然の利活用」も鍵となることが明らかになった。

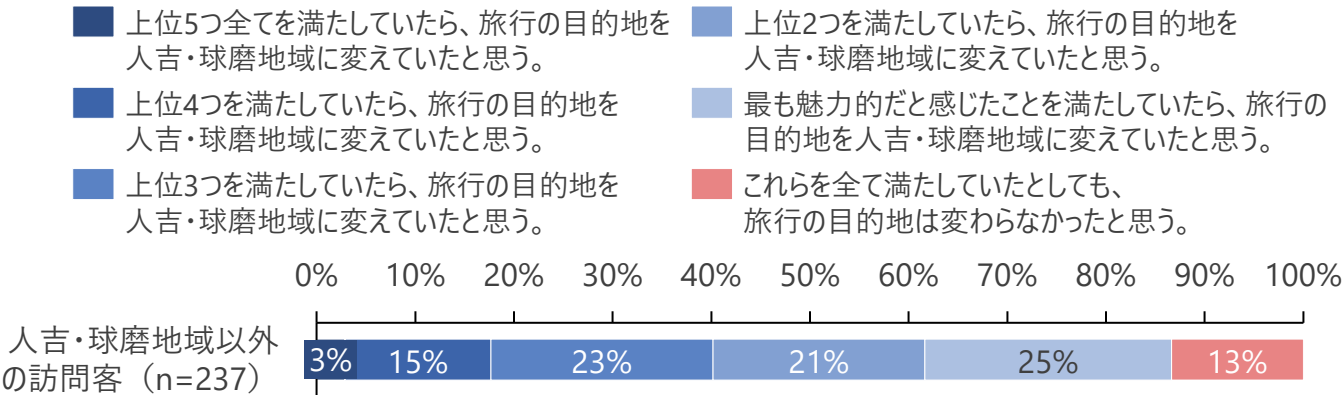


4. 参考資料 | 4-4. 観光客アンケート調査結果

アンケート結果で有望と判断された具体施策の効果を積み上げると、「人吉・球磨地域を比較したが行かなかった人」の約34%の誘客余地がある

人吉・球磨地域への目的地の変更可能性

人吉・球磨地域を比較対象に含めたが、他の南九州の温泉地を訪問した人に、その際に重視した要素を質問した。あわせて、人吉・球磨地域がそれらの重視した要素を満たしていたら、人吉・球磨地域を目的地として選んだか質問した。その結果、87%の回答者は目的地を変更していたと回答しており、人吉・球磨地域の誘客ポテンシャルの高さが示された。



※回答対象は、2020年8月以降に観光旅行で、人吉・球磨地域と比較して、他の南九州の温泉地を訪れた人

観光振興策の実施による定量的な効果

アンケート回答から、有望と評価された施策の実施による誘客人数を試算した。人吉・球磨地域を比較対象とした194万人のうち、下表の施策を実施すれば、194万人×34%=約65万人の誘客を見込みうると試算された。

実施施策（観光客が重視した要素）	長門湯本の 実施例	天草の 実施例	人吉・球磨 独自策	転換割合
旅行先に、公共交通機関で安く移動できる（運賃の割引など）		○		4.1%
高級な宿泊施設（1泊2食で1人1日あたり5万円以上）	○	○		2.0%
中価格帯の宿泊施設（1泊2食で1人1日あたり3万円程度）		○		4.7%
自然を体感できる屋外アクティビティ（サイクリング、川下りなど）		○		2.9%
自然を眺めながら、食事や休息を楽しめる施設（道の駅や展望レストランなど）	○	○		4.7%
昼間だけでなく夜間も含めて、散歩を楽しめる温泉街	○			2.1%
飲食店が立ち並び、食べ歩きを楽しめる温泉街	○			1.2%
複数の旅館や共同浴場の温泉を湯めぐりできる（いくつか入り比べできる）	○			2.1%
宿泊に特化した安価な施設（1泊2食で1人1日あたり1万円程度）			○	4.6%
歴史ある神社仏閣の周遊モデルコース			○	1.1%
アニメやマンガの「聖地巡礼」など、応援している作品に触れられる			○	1.0%
昭和レトロの雰囲気を経験できる（古い町並みや車両の展示など）			○	1.8%
地域の近代化を支えた文化財（工場や交通遺産など）			○	1.4%
施策合計				33.7%

4. 参考資料 | 4-5. 費用および効果試算の前提条件

重点プロジェクト（具体施策）に係る投資のうち、重点プロジェクト①・②
関連（観光関連）は、他地域の成功事例などを参考に約97億円を設定

◆ 長門湯本温泉の観光関連投資額

投資主体	投資額	費目
合計	約50億円	
うち民間	約24億円	● 星野リゾートによる施設整備など ● およそ5年程度での累計額
うち行政	約26億円	● ハード面の整備（スロープ整備、照明整備、市道美装化など） ● ソフト面の整備（計画策定、地域マネジメントの仕組みづくり、実証実験の企画・運営） ● およそ5年程度での累計額

◆ 投資効果

● 観光客数と消費単価の増加で、市内の
**経済波及効果を
約200億円と見込む**

◆ 天草（前島エリア）の観光関連投資額

投資主体	投資額	費目
合計	約80億円	
うち民間	約60億円	● 15年間での累計額 ● 新規の観光施設・宿泊施設整備など
うち行政	約17億円	● 9年間での累計額 ● 新規の観光施設へのアクセス改良のための市道や交差点の改良、駐車場整備など

◆ 投資効果

● 観光客数が**年間約50万人増加**

◆ 具体施策4（引退するSL人吉に代わる観光列車を導入）の初期試算

手法	想定投資額	算出根拠
案①： SL列車の導入	約24億円 （15年累計）	● 大井川鐵道では、保存されているSLの修繕費用として約3億円を想定。これに客車の新造費（約4.5億円）や年間運行費を加算した
案②： DL列車*の導入	約17億円（15年累計）	● 新規DLの製造費として約7億円を見込み、これに客車の新造費（約4.5億円）や年間運行費を加算した
案③： 気動車列車の導入	約10億円（15年累計）	● 気動車の改造費として約2億円を見込み、これに年間運行費を加算した

- 復興方針（案）では、より大規模な官民一体投資を実行した事例である、
天草（前島エリア）と同等水準の**約80億円の官民一体投資を見込む**
（民間投資規模が未定であることから、先行事例より「官」中心として官民1:1を想定）
- 具体施策4の投資規模として、案②DL列車の導入相当である**約17億円を見込む**
（具体施策4の投資額は、鉄道事業に係るものとして、前述の試算上は「鉄道運行費用」に計上）

*ディーゼル機関車牽引の客車列車 注）いずれも15年の累計投資額として想定
出所）各地域の予算計画、公表資料などから作成

4. 参考資料 | 4-5. 費用および効果試算の前提条件

重点プロジェクト（具体施策）に係る投資のうち、重点プロジェクト③関連（日常生活関連）は、他地域の成功事例などを参考に約8億円を設定

具体施策	官民一体投資規模	住民アンケートから想定される効果
・肥薩線の新八代駅への直通運転	・初期投資：－ ・運営費：－ ※設備上の制約はなく、ダイヤ調整のみ必要 ※要員・車両数が増加する場合は上振れ可能性あり	約15人／日増加
・肥薩線の通勤・通学時間帯の増発	・初期投資：－ ・運営費：0.4億円／年 ※2往復増便時の追加的な運行費用を概算 ※要員・車両数が増加する場合は上振れ可能性あり	約9人／日増加
・パークアンドライドに向けた駅前駐車場の整備	・初期投資：0.3億円（耐用年数15年） ・運営費：－ ※数台程度の小規模な駐車場を6駅に整備 ※1件あたりの整備費用は500万円と設定	約4人／日増加
・駅から住宅や目的地を結ぶフィーダー交通の整備	・初期投資：－ ・運営費：0.1億円／年 ※鉄道接続の周遊バス1台の運行を想定 ※只見線二次交通整備プロジェクトの予算額	約4人／日増加
・鉄道とバスの役割分担に向けた路線バスの運行形態見直し	・初期投資：－ ・運営費：－ ※バス運行形態が大幅に変更される場合は上振れ可能性あり	－ ※住民アンケート結果からは算定困難
・肥薩線のくま川鉄道への直通運転	・初期投資：0.7億円（耐用年数11年） ・運営費：－ ※保安設備等の改修費用（JR九州試算） ※耐用年数は自動車の法定耐用年数	約3人／日増加
実施施策の合計	・8.1億円／15年間累計	34人／日増加* ※輸送密度換算で31人／日・km**

*住民アンケートにおける、各具体施策が実施された場合の肥薩線利用増加意向と、肥薩線駅周辺世帯数等より推計
**2019年度の定期利用者平均利用距離（全線距離の45.3%）を加味
出所）各地域の予算計画、公表資料などから作成

4. 参考資料 | 4-5. 費用および効果試算の前提条件

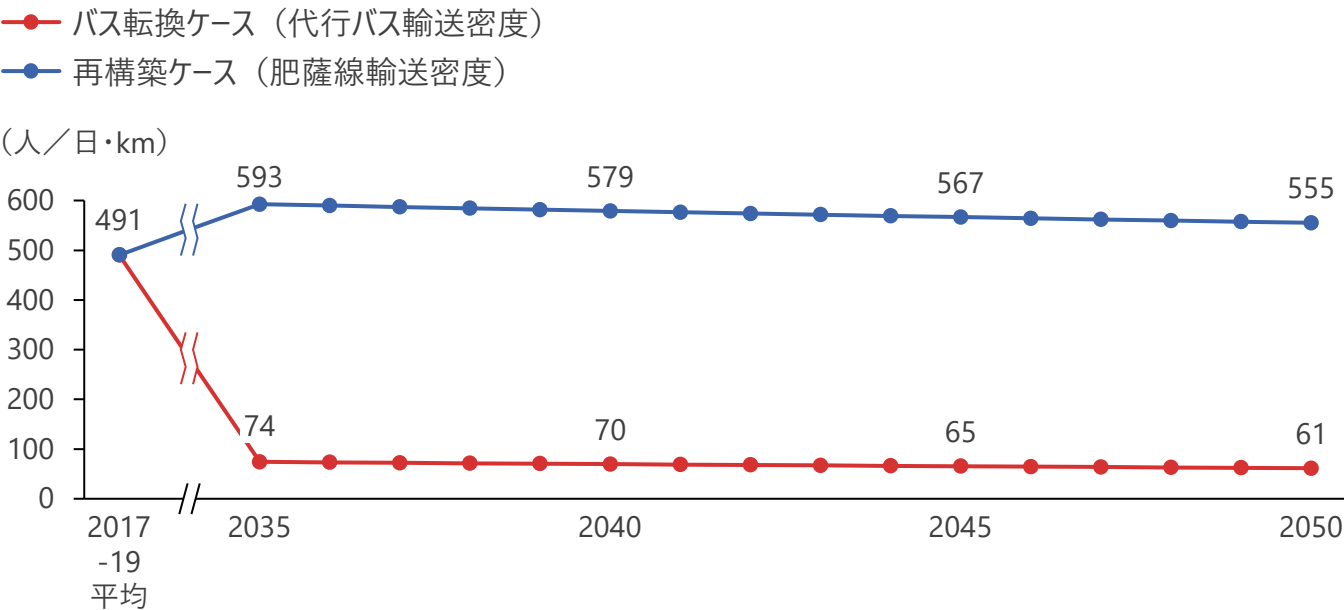
豪雨災害影響も含めた沿線人口の減少も加味した上で、復興ケースの輸送密度目標として、2040年に被災前を上回る600人/日・kmを設定

肥薩線利用者数の試算前提

※試算の「基準値」は、2017-19年平均の利用実績

大項目	小項目	バス転換ケース	復興ケース
肥薩線利用者数 (代替バス含む)	通勤定期	・基準値対し、沿線4市町村の生産年齢人口減少に応じて減少	・左記に加え、具体施策による利用増（31人／日・km）を加味
	通学定期	・基準値に対し、沿線4市町村の高校生人口減少に応じて減少	
	定期外（ビジネス）	・高速バスに移行し、利用はゼロに	・基準値に対し、年率▲2%ペース*で減少
	定期外（買物等）	・基準値に対し、沿線4市町村の人口減少に応じて減少	・基準値に対し、沿線4市町村の人口減少に応じて減少
	定期外（国内観光客）	・総数は年率▲2%ペース*で減少 ・82.4%が九州へ引き続き訪問 ・38.0%が沿線へ引き続き訪問	・100%が九州へ引き続き訪問 ・100%が沿線へ引き続き訪問 ・具体施策による利用増（89人／日・km）を加味
	定期外（インバウンド）	・総数は政府目標ペースで2030年まで増加 ・82.4%が九州へ引き続き訪問 ・38.0%が沿線へ引き続き訪問 ・ただし移動は高速バスに移行し、利用はゼロに	・100%が九州へ引き続き訪問 ・100%が沿線へ引き続き訪問 ・政府目標ペースで2030年まで増加

肥薩線の輸送密度予測（バス転換ケースおよび復興ケース）（2035～50年度）



*2000-2019年度定期外利用減少率（▲3.9%／年）の約半分のペースと仮定

4. 参考資料 | 4－5. 費用および効果試算の前提条件

他路線の営業利益増効果は、バス転換ケースと復興ケースそれぞれについて、利用区間のシナリオを設定した上で試算した

他路線の営業利益増効果の前提条件

大項目	小項目	バス転換ケース	復興ケース
他路線の営業利益増	通勤定期	・ 保守的な試算として、他路線利用増加は見込まない	・ 保守的な試算として、他路線利用増加は見込まない
	通学定期		
	定期外 (ビジネス)	・ 熊本-新八代：新幹線 ・ 新八代-人吉：高速バスの利用が発生する想定 (肥薩線利用から転移)	・ 熊本-新八代：新幹線の利用が発生する想定
	定期外 (買物等)	・ 保守的な試算として、他路線利用増加は見込まない	・ 保守的な試算として、他路線利用増加は見込まない
	定期外 (国内観光客) (熊本県発)	・ 熊本-人吉：高速バスの利用が発生する想定 (肥薩線利用から転移)	・ 熊本-新八代：新幹線の利用が発生する想定
	定期外 (国内観光客) (福岡県発)	・ 博多-人吉：高速バスの利用が発生する想定 (肥薩線利用から転移)	・ 博多-新八代：新幹線の利用が発生する想定
	定期外 (国内観光客) (遠方発)	・ 熊本-人吉：高速バスの利用が発生する想定 (肥薩線利用から転移)	・ 熊本-新八代：新幹線の利用が発生する想定
	定期外 (インバウンド)	・ 熊本-人吉：高速バスの利用が発生する想定 (肥薩線利用から転移)	・ 熊本-新八代：新幹線の利用が発生する想定
	その他条件	・ 新幹線は、新幹線の推定営業利益率*を加味した金額を計上 ・ 高速バスは、複数社運行による収益按分と、推定営業利益率を加味した金額を計上	

4. 参考資料 | 4－5. 費用および効果試算の前提条件

観光客増による経済波及効果などについては、各種の統計・アンケート結果も踏まえて前提条件を設定した

その他の前提条件

大項目	小項目	バス転換ケース	復興ケース
その他	高速バス運賃	・各社のwebページ公開運賃を使用 （上下幅がある場合は中央値を採用）	
	時間価値	・通勤：33.7円／分（毎月勤労統計ベース）、通学・買物等：14.2円／分（最低賃金ベース）	
	観光消費単価	・11,078円／人（観光客アンケートより試算）	
	観光消費の経済波及効果倍率	・1.57倍（熊本県の経済波及効果計算ツールより試算）	
	需要増額あたり就業誘発者数	・0.213人／百万円 （熊本県の経済波及効果計算ツールより試算）	
	需要増額あたり地方税收効果	・5.5%（熊本県の経済波及効果計算ツールより試算）	
	新規入込観光客あたり鉄道利用割合	・2.5%（輸送密度データおよび観光統計等より試算）	
	肥薩線観光利用者のくま川鉄道利用率	・10%（観光客アンケート結果より若干保守的に設定）	
	肥薩線観光利用者の肥薩おれんじ鉄道利用率	・15%（観光客アンケート結果より若干保守的に設定）	
	代行バス運行コスト	・248百万円／年 （日田彦山線検討時データをもとに営業km比で按分）	
	法人実効税率	・30.6%	



人吉・球磨盆地