

# 駅の配置について（案）

令和 7 年（2025 年）3 月 31 日

J R 肥薩線再生協議会

## ■駅の配置に係る全体的な考え方

< 駅の配置の考え方 > 第9回JR肥薩線再生協議会（R7.2.17）で確認

- 鉄道駅が持つ、日常利用やコミュニティ維持につながる「拠点性」と、誘客や地域の活性化につながる「にぎわい創出」の機能に着目し、これらの機能を高める取組みの実現性を総合的に勘案して、復旧後の駅の配置を検討することとします。
- なお、駅の配置を見送る場合、今後のニーズ等の変化により、新駅として改めて配置する可能性も検討します。

「拠点性」と「にぎわい創出」の観点から、八代－人吉間の途中駅13駅の将来にわたる取組の実現性について、次のとおり沿線市町村と整理・検討しました。

## だん 段

### ■ 駅の状況

被災前(2019年度)の利用者数：7人／日（普通1人、通学定期5人、通勤定期1人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・ 駅前の多目的集会施設を公務で利用(#18)
- ・ 周辺住民の移動需要を鉄道利用へ誘導(#17)
- ・ 駅周辺への植栽やプランター等設置による景観向上(#17)

#### 【にぎわい創出】

- ・ 坂本住民自治協議会を中心に段駅およびその周辺の除草・清掃活動を年1回実施しており、サポーターズクラブ等と連携したボランティアイベントを実施（#17,#19）



八代市西部地区多目的集会施設  
出展：八代市HP

## さかもと 坂本

### ■ 駅の状況

被災前(2019年度)の利用者数：28人／日（普通3人、通学定期23人、通勤定期2人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・ 駅と一体となったまちづくり、坂本支所周辺にまち機能を集約(#12)
- ・ 支所やコミュニティセンターを公務で利用(#18)
- ・ 駅前を交通の結節拠点として二次交通を整備(#9)

#### 【にぎわい創出】

- ・ 歴史的価値のある駅舎を活用し、鉄道で巡る肥薩線ツアーを開催(#4,#5,#8)
- ・ 駅周辺に整備予定の多目的広場等でのイベントの開催(#3)



坂本町復興まちづくり  
出展：八代市坂本町復興まちづくり計画

## はき 葉木

### ■ 駅の状況

被災前(2019年度)の利用者数：12人／日（普通1人、通学定期9人、通勤定期2人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・ 乗合タクシーでの坂本・八代方面の移動需要を鉄道利用へ誘導(#17)
- ・ 水辺のアクティビティ拠点化に合わせ、駅周辺を地域住民の交流・憩いの場として活用(#12)

#### 【にぎわい創出】

- ・ 駅から球磨川に直結する通路を整備し、水辺のアクティビティ拠点駅として活用(#1,#5)
- ・ 鶴之湯旅館、坂本温泉センター球麗温(クレオン)等と連携した観光誘客(#5)



鶴之湯旅館  
出展：鶴之湯旅館HP

## かませ 鎌瀬



球磨川第一橋梁

撮影：福井昭弘（肥薩線again）

### ■ 駅の状況

被災前(2019年度)の利用者数：9人／日（普通1人、通学定期8人、通勤定期0人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・ 周辺住民の移動需要を鉄道利用へ誘導(#17)
- ・ 駅および駅周辺と、ビュースポットまでのルート  
の除草・清掃活動を実施(#17)

#### 【にぎわい創出】

- ・ 球磨川第一橋梁最寄り駅としてビュースポットを整備(#1)
- ・ ビュースポットは誘客だけでなく豪雨被害からの復興を学ぶ場としても活用(#11)

## せといし 瀬戸石



瀬戸石駅(被災前)

撮影：J R九州

### ■ 駅の状況

被災前(2019年度)の利用者数：1人／日（普通0人、通学定期1人、通勤定期0人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・ 被災前の利用者も転出し、今後の日常利用は  
ほぼ見込めず、集落拠点機能も発揮できない。

#### 【にぎわい創出】

- ・ 瀬戸石ダムはあるものの観光面での誘客は  
見込みにくい。

## かいじ 海路



海路駅(被災前)

撮影：J R九州

### ■ 駅の状況

被災前(2019年度)の利用者数：0人／日（普通0人、通学定期0人、通勤定期0人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・ 住民の日常利用はほぼ見込めず、集落拠点機能も発揮できない。

#### 【にぎわい創出】

- ・ 駅に秘境感はあるものの、にぎわい創出の可能性も低い。

## よしお 吉尾



吉尾温泉 湧泉閣  
出展：芦北町観光協会HP

### ■ 駅の様況

被災前(2019年度)の利用者数：2人／日（普通0人、通学定期1人、通勤定期1人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・周辺住民の移動需要を鉄道利用へ誘導(#17)
- ・周辺地域と鉄道を結ぶ拠点駅として、二次交通との連携を強化(#9,#15)

#### 【にぎわい創出】

- ・駅に吉尾温泉の歴史や効能を説明する立て看板等を設置し、誘客を促進(#5)
- ・駅から吉尾温泉までのルート等に誘導柱を設置して地域全体で秘湯感を演出(#5)

## しろいし 白石



神瀬石灰洞窟・岩戸熊野座神社  
出展：熊本県観光協会HP

### ■ 駅の様況

被災前(2019年度)の利用者数：10人／日（普通3人、通学定期6人、通勤定期1人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・駅舎を活用し、サテライトオフィスやコワーキングスペースを整備(#16)
- ・町内小学校と連携した鉄道の乗り方教室等を実施(#17)

#### 【にぎわい創出】

- ・歴史的価値のある駅舎を活用し、鉄道で巡る肥薩線ツアーを開催(#4,#5,#8)
- ・ひごさぶろうゆみ 肥後三郎弓、こうのせせっかいどうくつ 神瀬石灰洞窟、いわとくまのざじんじゃ 岩戸熊野座神社等の芦北町と球磨村とで連携した観光誘客(#1,#5,#9)

## きゅうせんどう 球泉洞



球泉洞  
出展：熊本県観光協会HP

### ■ 駅の様況

被災前(2019年度)の利用者数：3人／日（普通2人、通学定期0人、通勤定期1人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・列車内での講義と現地での見学を含む防災教育旅行のパッケージを造成し、地域の住民や小中学生の利用を促す(#16,#17)

#### 【にぎわい創出】

- ・球泉洞と連携し、川渡りや洞窟探索などの体験をテーマにしたツアー商品を造成(#1,#5,#8)
- ・鉄道利用を促す球泉洞までの新たなアクセス整備を検討(#9)

## いっしょうち 一勝地



合格祈願切符  
出展：株式会社Auto Box HP

### ■ 駅の状況

被災前(2019年度)の利用者数：20人／日（普通12人、通学定期6人、通勤定期2人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・コミュニティ交通結節点として地域住民が利用しやすい二次交通を整備(#9)
- ・球磨村役場最寄り駅として住民・公務利用の促進(#17,#18)

#### 【にぎわい創出】

- ・合格祈願切符の販売、くま川鉄道と連携した合格祈願ツアーの造成(#8)
- ・一勝地温泉かわせみと連携した観光誘客(#5)
- ・被災前から続く観光列車のおもてなし(#6)

## ならぐち 那良口



那良口駅  
撮影：熊本県

### ■ 駅の状況

被災前(2019年度)の利用者数：1人／日（普通1人、通学定期0人、通勤定期0人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・駅がホームのみであり利用のしやすさは一勝地駅、渡駅に劣る。

#### 【にぎわい創出】

- ・（近隣に一勝地駅、渡駅もあり、）観光スポットまで距離があるため、アクセスが不便で利用が見込まれにくい。

### ■ 駅の状況

被災前(2019年度)の利用者数：13人／日（普通5人、通学定期8人、通勤定期0人）

### ■ 駅機能活用策

#### 【拠点性】

- ・復興まちづくり計画に沿った駅周辺の再整備(#12)
- ・周辺住民や新たに整備する住宅街からの移動需要を鉄道利用へ誘導(#17)

#### 【にぎわい創出】

- ・遊水地や学校跡地等を活用したスポーツ・観光施設整備の検討(#12)
- ・うのくちかんのんどう さがらさんじゅうさんかんのん  
・鵜口観音堂と連携し、相良三十三観音をテーマとした観光誘客(#5,#8,#9,#10)

## わたり 渡



渡地区復興まちづくり  
出展：球磨村復興まちづくり計画

にしひとよし  
西人吉

## ■ 駅の状況

被災前(2019年度)の利用者数：7人／日（普通4人、通学定期2人、通勤定期1人）

## ■ 駅機能活用策

### 【拠点性】

- ・ 周辺住民の移動需要を鉄道利用へ誘導(#17)
- ・ 立地適正化計画等に沿った周辺の交通利便性の向上(#9)

### 【にぎわい創出】

- せきすいじ さがらさんじゅうさんかんのん  
・ 石水寺と連携し、相良三十三観音をテーマとした観光誘客(#5,#8,#9,#10)
- ・ 飲食店や小売店と連携したサービス付き切符等による誘客(#8)

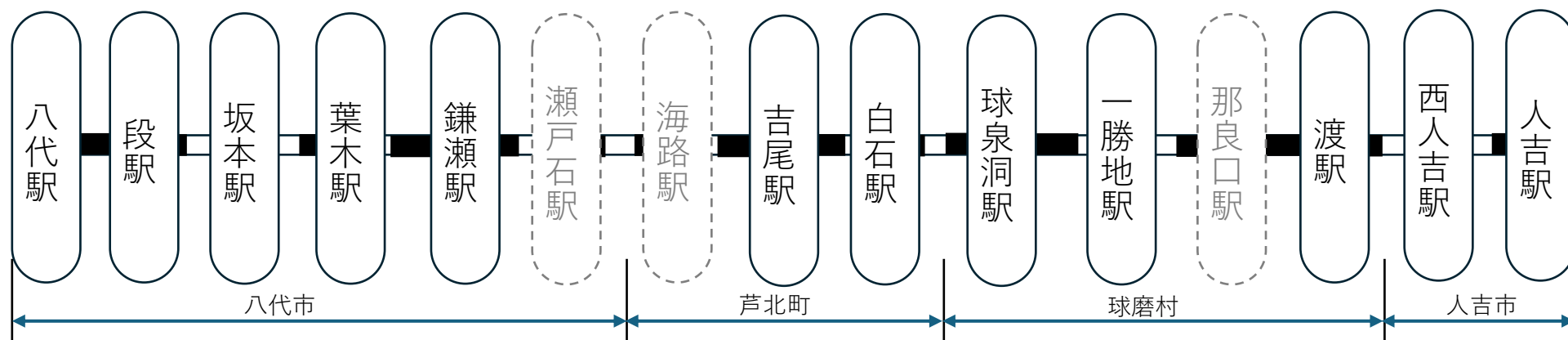


石水寺

出展：熊本県観光協会HP

## ■ J R 肥薩線運行再開時における駅の配置

瀬戸石駅（八代市）、海路駅（芦北町）、那良口駅（球磨村）については、将来にわたる駅の利活用が見込めないことから復旧せず、運行再開時の肥薩線（八代－人吉間）は途中駅10駅での運営とします。



## ＪＲ肥薩線（八代～人吉間）に関する整理事項

- 1 ＪＲ九州は、復旧区間を鉄道で復旧することとし、令和７年度（２０２５年度）から復旧に着手する。
- 2 復旧区間における鉄道事業の用に供する鉄道施設の復旧工事は、ＪＲ九州が実施する。
- 3 鉄道施設の復旧工事は、国の事業間連携により施工される部分を除き、鉄道軌道整備法に基づく激甚災害等に係る災害復旧事業に係る補助制度（事業構造変更による嵩上げ）を最大限活用する。
- 4 復旧区間の駅については、被災前の利用状況や将来の利用見込等を踏まえ、次の通りとする。なお、駅の形状等については、今後協議を行い決定する。  
運営再開する駅：段、坂本、葉木、鎌瀬、吉尾、白石、球泉洞、一勝地、渡、西人吉、人吉
- 5 ＪＲ九州は、復旧区間の鉄道事業の用に供するＪＲ九州所有の用地及び鉄道施設（以下、「鉄道施設等」という。）を復旧したのち、営業運転再開までに熊本県が指定する第三種鉄道事業者等（以下、「熊本県等」という。）に無償で譲渡する。
- 6 熊本県等は、復旧区間の鉄道施設等を保有し、ＪＲ九州は、別途協議するものを除き復旧区間の運行に供する車両を保有する。
- 7 営業運転再開までに熊本県等が鉄道事業法に定める「第三種鉄道事業者」の許可、ＪＲ九州が「第二種鉄道事業者」の許可をそれぞれ国土交通大臣より取得する。
- 8 ＪＲ九州は、熊本県等が保有する鉄道施設等を無償で借受け、復旧区間の鉄道運行を行う。
- 9 熊本県等及びＪＲ九州は、第６項の財産の帰属に従い、別途協議するものを除き、各々が所有する財産に係る費用を負担する。
- 10 熊本県及びＪＲ九州は双方協議の上、営業運転再開までに営業運転再開後１０年間における各年度の復旧区間の収支目標を設定する。
- 11 熊本県及びＪＲ九州は、営業運転再開後は毎年度前項で設定した収支目標に対する実績の評価・検証を行う。
- 12 熊本県等及びＪＲ九州は、双方連携・協力し、「ＪＲ肥薩線復興アクションプラン」を推進する。

以上