

# JR肥薩線復興アクションプラン

JR肥薩線再生協議会

令和7年2月



# 目次

1.	JR肥薩線復興アクションプラン策定の背景・目的	p.4			
1-1.	JR肥薩線復興アクションプランの位置づけ	p.5			
1-2.	JR肥薩線復興アクションプランの構成	p.7			
2.	具体施策（概要）	p.8			
2-1.	具体施策の導出方法	p.9			
2-2.	具体施策の分類	p.12			
2-3.	具体施策の一覧表	p.13			
2-4.	数値目標	p.17			
3.	具体施策（詳細）	p.19			
3-1.	具体施策1	p.20			
3-2.	具体施策2	p.27			
3-3.	具体施策3	p.32			
3-4.	具体施策4	p.35			
3-5.	具体施策5	p.38			
3-6.	具体施策6	p.41			
3-7.	具体施策7	p.45			
3-8.	具体施策8	p.50			
3-9.	具体施策9	p.55			
3-10.	具体施策10	p.62			
3-11.	具体施策11	p.67			
3-12.	具体施策12	p.70			
3-13.	具体施策13	p.74			
			3-14.	具体施策14	p.79
			3-15.	具体施策15	p.82
			3-16.	具体施策16	p.85
			3-17.	具体施策17	p.88
			3-18.	具体施策18	p.92
			3-19.	具体施策19	p.95
			3-20.	具体施策20	p.100
			4.	具体施策の実現イメージ	p.103
			4-1.	取組全体のイメージ	p.104
			4-2.	象徴的なシーンのイメージ	p.105
			5.	具体施策の実現に向けた管理方法	p.106
			5-1.	進捗管理方法	p.107
			5-2.	目標の設定・管理方法	p.109
			6.	参考資料	p.110
			6-1.	各種数値の算出方法	p.111

# 用語の定義

- 「アクションプラン」
  - 特記無き場合は、本アクションプラン（JR肥薩線復興アクションプラン）を指す
- 「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」・「地域」・「市町村」
  - 特記無き場合は、JR肥薩線再生協議会参加の12市町村を指す
- 「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
- 「周辺地域」
  - 特記無き場合は、県南地域（人吉・球磨、水俣・芦北、八代）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
- 「フィーダー交通」
  - 主に市町村域内を結ぶ公共交通を指す
- 「検討会議」
  - JR肥薩線検討会議を指す
- 「再生協議会」
  - JR肥薩線再生協議会を指す
- 「復興方針」
  - 「JR肥薩線復興方針」を指す
- 「日常利用創出について」
  - 「肥薩線のマイレール意識醸成による日常利用創出について」文書を指す
- 「WG」・「プロジェクト推進WG」
  - 特記無き場合は、JR肥薩線プロジェクト推進ワーキンググループを指す
- 「日常利用部会」
  - JR肥薩線プロジェクト推進ワーキンググループ内の日常利用部会を指す
- 「観光利用部会」
  - JR肥薩線プロジェクト推進ワーキンググループ内の観光利用部会を指す
- 「県」
  - 特記無き場合は、熊本県を指す
- 「JR」
  - 特記無き場合は、九州旅客鉄道株式会社（JR九州）を指す

## 記載事項に関する留意点

- 検討時点について
  - 令和7年2月時点の検討内容を記載したものである
- 各具体施策に係る概算費用について
  - 今後長期間にわたって発生しうる費用について、他地域事例や各市町村の計画・構想等をもとに推計した概算値であり、各実施主体の予算計画へ計上する段階で、費用については再度精査が加えられる
- 各具体施策に係る主体について
  - 現時点での想定を記載したものであり、今後各具体施策に係る取組を推進する中で追加や変更の可能性はある

# 1. JR肥薩線復興アクションプラン策定の背景・目的

---



## 1-1. JR肥薩線復興アクションプランの位置づけ

アクションプランでは、「JR肥薩線（八代～人吉間）の鉄道での復旧に関する基本合意書」のうち、施策の具体化、施策実現に向けた準備の進め方等の考え方を示す

### 「JR肥薩線（八代～人吉間）の鉄道での復旧に関する基本合意書」の内容

#### 記載事項\*

#### 残課題の理解

#### 整理方針

1

鉄道復旧後の復旧区間の運営は、甲を含む地元自治体（地元自治体が設立する法人も含む）を鉄道事業法に定める「第三種鉄道事業者」、乙を「第二種鉄道事業者」とする「上下分離方式」を採用する。

- 運営方法の深度化

- 別途整理・協議

2

甲及び乙は、双方連携・協力し、復旧区間の持続可能性をさらに高めるために「観光を軸とした日本一の地方創生モデルの実現」と「マイレール意識の醸成による日常利用の創出」を具体化する。

- 「JR肥薩線復興方針」および「マイレール意識の醸成による日常利用の創出」で挙げた具体施策を詳細化・加除

- アクションプランで整理

3

前項の取組みについては、運行再開前に実行されている又は実行できる状態であることを目指す。

- 各具体施策について、「いつ」「誰が」「何を」実施するかのロードマップを策定  
※復旧を待たずに実施可能な施策は順次実施

- アクションプランで整理

4

復旧や運営のあり方、数値目標の設定・管理等について誠意を持って協議を行い、可能な限り具体化する。

- 復旧や運営に関する役割分担を明確化
- 数値目標の設定・管理方法を明確化

- 別途整理・協議

\*甲：熊本県 乙：九州旅客鉄道株式会社

## 1-1. JR肥薩線復興アクションプランの位置づけ

# 過去の検討会議で示された「JR肥薩線復興方針」と「肥薩線のマイルール意識醸成による日常利用創出について」に記載の考え方、施策をもとに詳細検討を実施した

### 「復興方針」および「日常利用創出について」との関係性

三位一体の文書として、今後の取組推進の基礎とする

#### JR肥薩線復興方針

- 関係地域およびJR肥薩線の現状、課題、目指す姿を整理した上で、具体施策案および復興に係る費用と効果の2023年度時点案を提示
- 実現に向けた推進手法の基本的な考え方を提示

#### 肥薩線のマイルール意識醸成による日常利用創出について

- 「隗より始めよ」、「乗ってこそ肥薩線」、「未来に向けて」の3つのキーワードをもとに、マイルール意識醸成に向けた取組の考え方、取組例を提示

#### JR肥薩線復興アクションプラン

- 「復興方針」および「日常利用創出について」で示した基本的な考え方をもとに、詳細化した具体施策を提示
- 各具体施策について、「いつ」「誰が」「何を」実施するかのロードマップを提示
- 具体施策の実現に向けた進捗管理の詳細な考え方を提示

## 1-2. JR肥薩線復興アクションプランの構成

### アクションプランの構成は以下の通り

大項目	小項目	内容
具体施策（概要）	具体施策の導出方法	• 「復興方針」および「日常利用創出について」記載の具体施策から、どのような検討を経て、どのような更新が加わったかの説明
	具体施策の分類	• 具体施策を分類する考え方の説明
	具体施策の一覧表	• 各具体施策の名称、要旨の説明
	数値目標	• 取組全体の費用および効果に関する目標値の説明 • 各具体施策の費用および効果の水準に関する試算値の説明
具体施策（詳細）	具体施策1～20	• 具体施策1項目につき数枚で、背景、目指す姿、ロードマップ、費用および効果の考え方等を説明
具体施策の実現イメージ	取組全体のイメージ	• 具体施策が実現した関係地域の姿をイラストで表現
	象徴的なシーンのイメージ	• 観光および日常利用に関する象徴的なシーンをイラストで表現
具体施策の実現に向けた管理方法	進捗管理方法	• 具体施策の今後の進捗管理および見直し方法の説明
	数値目標の設定・管理方法	• 数値目標の詳細化および年度目標の設定・達成度評価方法の説明

## 2. 具体施策（概要）

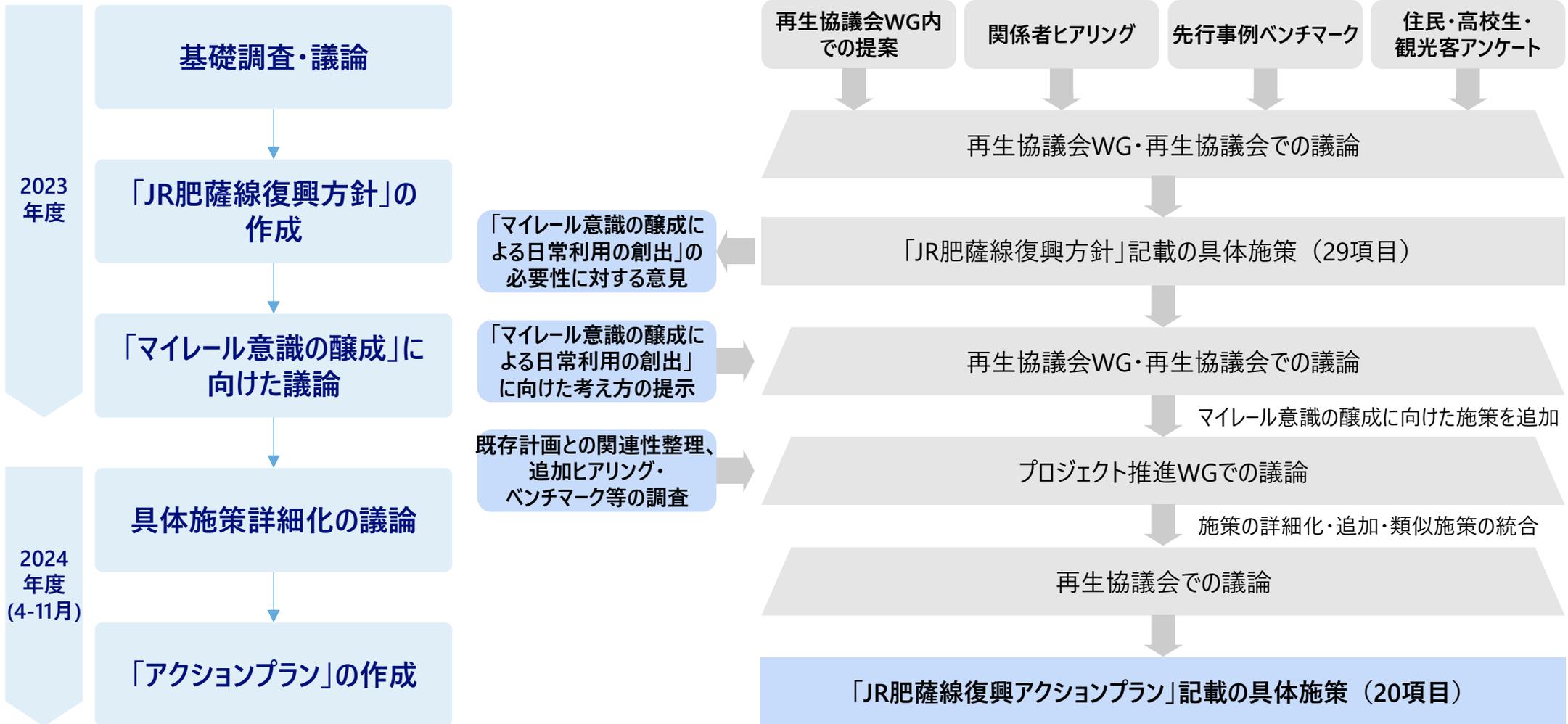
---



## 2-1. 具体施策の導出方法

「復興方針」記載の具体施策と、「日常利用創出について」記載の施策例を踏まえて、プロジェクト推進WG内で施策の詳細化・加除・統合を行い、20項目として整理した

### 具体施策導出の流れ



## 2-1. 具体施策の導出方法

「復興方針」記載の「目指す姿」と、「日常利用創出について」記載のキーワードも踏まえて、  
具体施策の詳細化・加除・統合を実施した

「復興方針」記載の目指す姿

融合

「マイルール意識の醸成による  
日常利用の創出」で示した考え方

【豪雨災害からの復興】

うち肥薩線復旧費：235億円

【成長投資】

～官民一体の地域づくり投資～

投資目標※1：105億円

重点プロジェクトへの投資

- 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
- ②周辺地域と一体となった周遊観光地づくり
- 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
- ④地域一丸となって推進する仕組みづくり

【地域経済・社会の成長】

経済波及効果※4：119億円増／年

地方税収等※4：5億円増／年

雇用者数※4：1,600人増

定住人口※5：政府予測+2万人以上

地域にもたらす便益

【魅力向上】

観光と暮らしの魅力向上

入込客数※2：68万人増／年

観光消費※2：76億円増／年

公共交通日常利用率※2：25%

肥薩線応援収入※3：2,000万円／年

肥薩線輸送密度※4：600人／日・km

効果目標

### 1 「隼より始めよ」

自治体職員等が率先して肥薩線を利用し、日常利用を先導する

### 2 「乗ってこそ肥薩線」

くま川鉄道との連携、駅からの二次交通の充実、住民向け助成制度の導入など、利便性向上の大規模な取組を行い、「使いたい／使える」肥薩線を創る

### 3 「未来に向けて」

地域の未来を担う子どもたちが鉄道を体験し、肥薩線のファンになることで、肥薩線や公共交通全体の持続可能性向上を図る

※1：2025-2039年度累計 ※2：2040年度目標。人吉・球磨地域 ※3：2040年度目標。ふるさと納税やクラウドファンディングなど  
※4：2040年度水準 ※5：2040年度水準。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

## 2-1. 具体施策の導出方法

# 延べ17回にわたるプロジェクト推進WGと追加調査の成果を踏まえ、具体施策を再整理した

### プロジェクト推進WGおよび追加調査の実施内容

#### プロジェクト推進WGの議論

##### 観光利用 部会

#	開催日	主なテーマ
1	6月10日	・ 参考事例の紹介、取組状況の共有
2	7月25日	・ 地域及び各団体で取組めるアイデアの議論
3	7月26日	・ 地域及び各団体で取組めるアイデアの議論
4	8月26日	・ 地域及び各団体で取組めるアイデアの議論
5	8月27日	・ 地域及び各団体で取組めるアイデアの議論
※	9月26日 ～10月4日	・ 12市町村個別ヒアリング ・ 各団体で実施する観光施策の具体的協議 ・ テーマごとのアイデアの集約
6	10月28日	・ これまで挙げたアイデアの収束・取りまとめ ・ アクションプランへの取りまとめ方針の議論
7	11月12日 合同	・ アクションプラン記載内容の確認

##### 日常利用 部会

#	開催日	主なテーマ
1	6月10日	・ 参考事例の紹介、「隼より始めよ」の議論
2	7月3日	・ 「隼より始めよ」、「乗ってこそ肥薩線」の議論
3	7月11日	・ 駅および駅周辺の利活用・拠点性向上等の議論
4	7月26日	・ 駅および駅周辺の利活用・拠点性向上等の議論
5	8月9日	・ 「未来に向けて」の議論
6	8月26日	・ テーマ毎のアイデア集約、役割等の議論
7	9月10日	・ テーマ毎のアイデア集約、役割等の議論
8	9月25日	・ テーマ毎のアイデア集約、役割等の議論
9	10月11日	・ アクションプランへの取りまとめ方針の議論
10	10月21日	・ アクションプランへの取りまとめ方針の議論
11	11月12日 合同	・ アクションプラン記載内容の確認

#### 追加調査の実施事項

##### 追加 事例調査

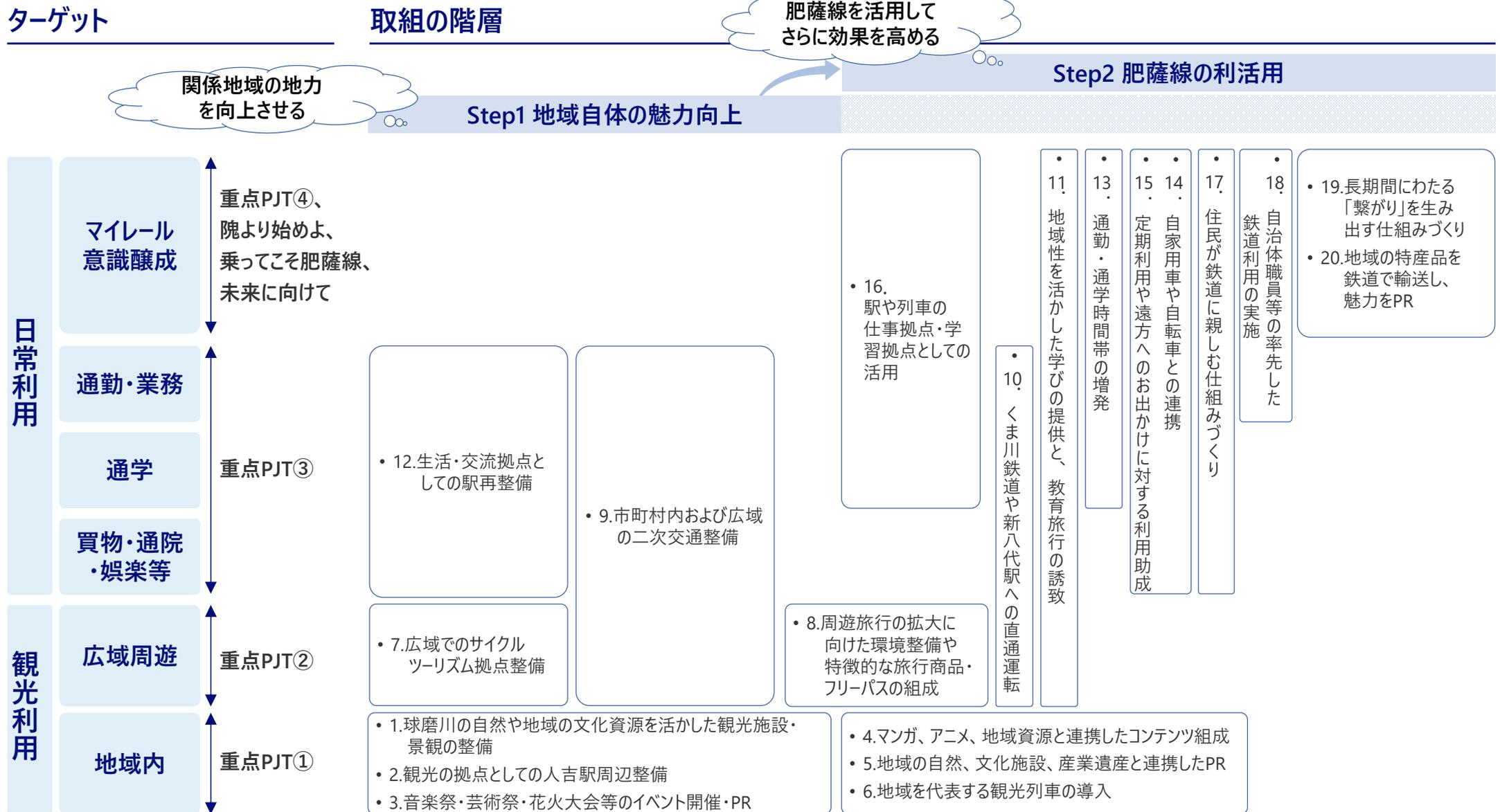
調査対象	調査内容
長門湯本温泉	・ 温泉街再生の官民連携手法、資金調達手法
盛岡バスセンター	・ バスターミナル再生の官民連携手法、資金調達手法
「ストリートミュージアム」	・ 史跡をテーマとした観光周遊アプリの導入フロー、効果
直江津D51レールパーク	・ SL動態保存の集客効果、資金調達手法
犬山市	・ 「歩いて楽しめるまちづくり」の経緯、取組上の工夫
トナム（雲海テラス）	・ 自然景観をテーマとした観光スポット造成の経緯
山梨県（シンゲンパス）	・ 公共交通×ワインツーリズムの観光商品造成内容
湯沢市	・ ホテル送迎バスの一般旅客混乗
南砺市	・ 近隣都市と連携した周遊旅行の促進内容
「昇龍道」プロジェクト	・ インバウンド向けの広域周遊ルートの発展経緯
三陸鉄道	・ 震災学習列車の取組
わたらせ渓谷鉄道	・ 尖ったテーマの観光列車（ゾンビトレイン）の取組
しなの鉄道	・ 投資型クラウドファンディングを活用した資金調達
京都丹後鉄道	・ 日常利用と融合した観光列車の取組
とさでん交通	・ 地元住民向けの企画列車（宴会列車）の取組
ひたちなか海浜鉄道	・ 学校移転、新駅設置による通学利用向上の取組
高山本線	・ 増発、新駅設置による日常利用向上の取組
ほか	

##### 追加 ヒアリング 調査

ヒアリング対象	ヒアリング内容
上記事例の一部地域	・ 取組の経緯、工夫、課題など
関係地域の一部住民 代表、行政関係者	・ 日常利用に向けての課題 ・ 日常利用増加に向けて必要な取組など
熊本県観光文化部	・ 関係地域における観光振興の取組 ・ 観光列車に必要な要素など
ほか	

## 2-2. 具体施策の分類

# 地域の成長に向けて多様なターゲットにアプローチするとともに、地域自体の魅力を向上させる 取組と、肥薩線を活用して効果を高める取組の双方を実施する



## 2-3. 具体施策の一覧表

以上の議論を踏まえて、20項目の具体施策について詳細化を実施した

### 具体施策の一覧 (1/2)

#	具体施策名	「復興方針」重点プロジェクトとの対応				「日常利用の創出について」との対応			「復興方針」 具体施策との対応	取組のステップ	
		①三大観光 資源の融合	②周遊観光 地づくり	③日常生活 の充実	④地域一丸 となって推進	①隼より 始めよ	②乗ってこ そ肥薩線	③未来に 向けて		ステップ① 地域づくり	ステップ② 鉄道活用
1	球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備	○							#1・5・6・9	○	
2	観光の拠点としての人吉駅周辺整備	○							#2・6・7・9	○	
3	音楽祭・芸術祭・花火大会等のイベント開催・PR	○							#3	○	
4	マンガ、アニメ、地域資源と連携したコンテンツ組成	○							#24・25		○
5	地域の自然、文化施設、産業遺産と連携したPR	○							#10・11		○
6	地域を代表する観光列車の導入	○							#4		○
7	広域でのサイクルツーリズム拠点整備		○						#13	○	
8	周遊旅行の拡大に向けた環境整備や特徴的な旅行商品・フリーパスの組成		○						#7・9・14・15・17	○	○
9	市町村内および広域の二次交通整備		○	○					#16・21	○	
10	くま川鉄道や新八代駅への直通運転		○	○					#18・19		○

## 2-3. 具体施策の一覧表

以上の議論を踏まえて、20項目の具体施策について詳細化を実施した

### 具体施策の一覧 (2/2)

#	具体施策名	「復興方針」重点プロジェクトとの対応				「日常利用の創出について」の対応			「復興方針」 具体施策との対応	取組のステップ	
		①三大観光 資源の融合	②周遊観光 地づくり	③日常生活 の充実	④地域一丸 となって推進	①隼より 始めよ	②乗ってこ そ肥薩線	③未来に 向けて		ステップ① 地域づくり	ステップ② 鉄道活用
11	地域性を活かした学びの提供と、 教育旅行の誘致		○		○		○	○	#12		○
12	生活・交流拠点としての駅再整備			○					#8	○	
13	通勤・通学時間帯の増発			○		○			#20		○
14	自家用車や自転車との連携			○					#22		○
15	定期利用や遠方へのお出かけに対する 利用助成			○				○	新規		○
16	駅や列車の仕事拠点・学習拠点としての 活用			○		○		○	新規		○
17	住民が鉄道に親しむ仕組みづくり			○	○			○	#25・27・28		○
18	自治体職員等の率先した鉄道利用の実施							○	#26		○
19	長期間にわたる「繋がり」を生み出す 仕組みづくり				○			○	#23		○
20	地域の特産品を鉄道で輸送し、魅力をPR				○				#29		○

## 2-3. 具体施策の一覧表

現時点での試算として、具体施策に係る初期投資は114億円、運営費用は15年間累計で64億円。今後、毎年度の計画を立案する際に適宜見直しを行う

### 具体施策に係る費用の一覧（初期投資）

#	具体施策名	数値	単位	主な内容
1	球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備	8,354,163	千円	各市町村の観光施設・景観整備、「肥薩線ビュースポット」整備費用等
2	観光の拠点としての人吉駅周辺整備	1,011,000	千円	人吉駅舎リニューアル、SL人吉動態保存・展示施設整備費用
3	音楽祭・芸術祭・花火大会等のイベント開催・PR	—	千円	
4	マンガ、アニメ、地域資源と連携したコンテンツ組成	—	千円	
5	地域の自然、文化施設、産業遺産と連携したPR	—	千円	
6	地域を代表する観光列車の導入	1,000,000	千円	新列車導入費用
7	広域でのサイクルツーリズム拠点整備	—	千円	
8	周遊旅行の拡大に向けた環境整備や特徴的な旅行商品・フリーパスの組成	20,000	千円	史跡巡りアプリとの連携におけるコンテンツ生成費用
9	市町村内および広域の二次交通整備	31,960	千円	広域向け二次交通としてのカーシェア整備、人吉市内周遊交通整備費用
10	くま川鉄道や新八代駅への直通運転	70,000	千円	信号設備の改良費用等
11	地域性を活かした学びの提供と、教育旅行の誘致	—	千円	
12	生活・交流拠点としての駅再整備	277,104	千円	駅舎リニューアル費用
13	通勤・通学時間帯の増発		今後精査	
14	自家用車や自転車との連携	30,000	千円	パークアンドライド駐車場整備費用
15	定期利用や遠方へのお出かけに対する利用助成	—	千円	
16	駅や列車の仕事拠点・学習拠点としての活用	622,854	千円	ワーキングスペース整備、車内通信環境改善費用
17	住民が鉄道に親しむ仕組みづくり	—	千円	
18	自治体職員等の率先した鉄道利用の実施	—	千円	
19	長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みづくり	—	千円	
20	地域の特産品を鉄道で輸送し、魅力をPR	—	千円	
合計		11,417,081	千円	

注) 「—」は現時点で少額又は不要と想定

## 2-3. 具体施策の一覧表

現時点での試算として、具体施策に係る初期投資は114億円、運営費用は15年間累計で64億円。今後、毎年度の計画を立案する際に適宜見直しを行う

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）

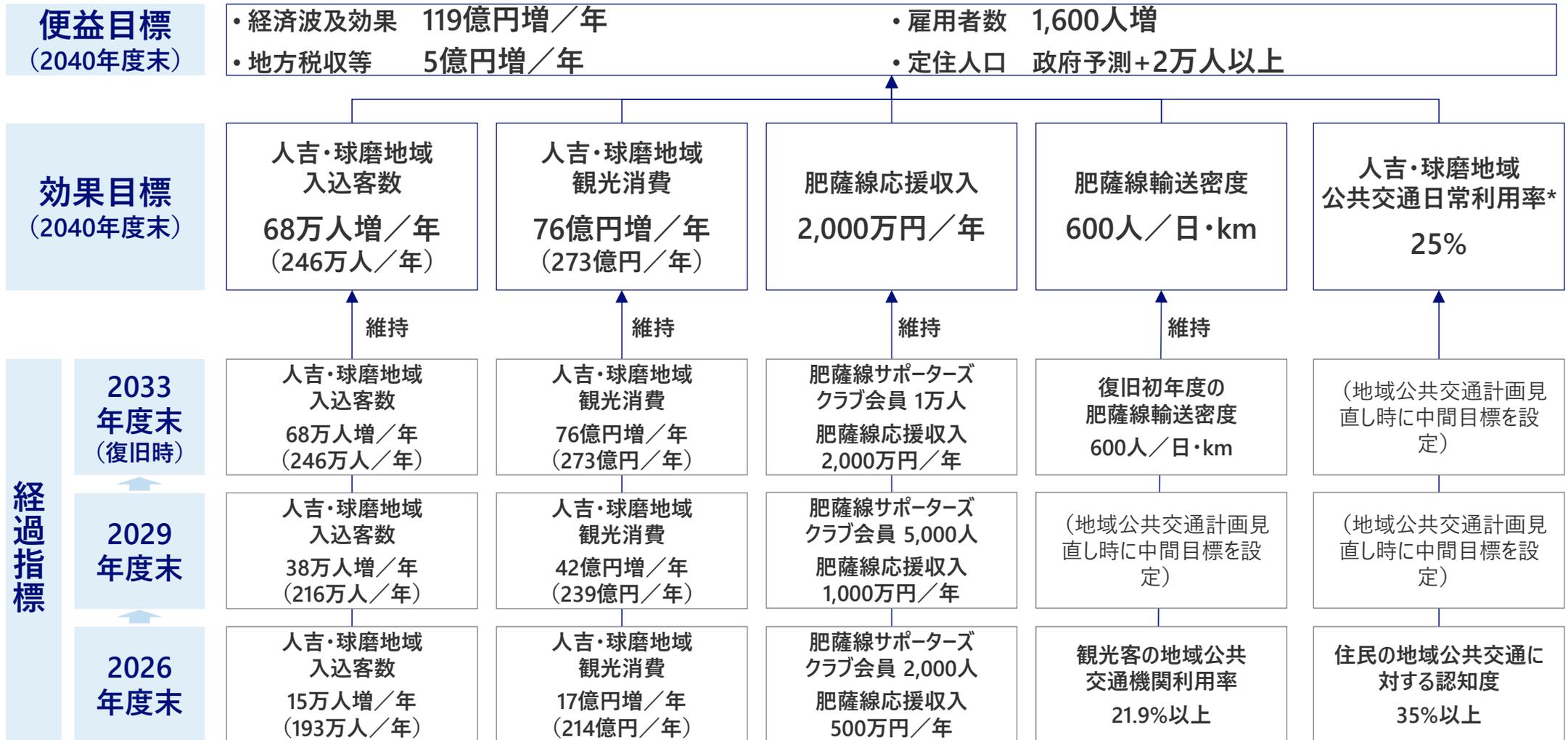
#	具体施策名	数値	単位（15年計）	主な内容
1	球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備	590,471	千円	各市町村における新規整備施設の維持管理費用、「肥薩線ピュースポット」維持管理費用
2	観光の拠点としての人吉駅周辺整備	84,000	千円	SL人吉動態保存維持管理費用
3	音楽祭・芸術祭・花火大会等のイベント開催・PR	623,470	千円	イベント拡大・新イベント実施費用
4	マンガ、アニメ、地域資源と連携したコンテンツ組成	965,000	千円	コンテンツ組成に係る広告費用
5	地域の自然、文化施設、産業遺産と連携したPR	433,245	千円	広域連携施策費用、関連する広告費用
6	地域を代表する観光列車の導入	350,000	千円	新列車の運行費用
7	広域でのサイクルツーリズム拠点整備	624,870	千円	サイクルツーリズム拠点の維持管理費用、イベント開催費用
8	周遊旅行の拡大に向けた環境整備や特徴的な旅行商品・フリーバスの組成	151,170	千円	旅行商品・フリーバスの運営費用
9	市町村内および広域の二次交通整備	407,280	千円	広域向け二次交通運営費用、人吉市内周遊交通運営費用
10	くま川鉄道や新八代駅への直通運転		今後精査	運行体制に必要な費用を精査の上、調整が必要
11	地域性を活かした学びの提供と、教育旅行の誘致	375,585	千円	学習プログラムの提供費用
12	生活・交流拠点としての駅再整備	—	千円	
13	通勤・通学時間帯の増発	370,600	千円	増発分の列車運行費用
14	自家用車や自転車との連携	150,000	千円	パークアンドライド、サイクルトレインの利用促進、広告費用
15	定期利用や遠方へのお出かけに対する利用助成	61,358	千円	住民を対象とした利用運賃助成費用
16	駅や列車の仕事拠点・学習拠点としての活用	72,000	千円	ワーキングスペース運営費用
17	住民が鉄道に親しむ仕組みづくり	410,419	千円	イベント実施費用
18	自治体職員等の率先した鉄道利用の実施	72,800	千円	自治体職員の肥薩線利用運賃
19	長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みづくり	213,315	千円	クラウドファンディング・ふるさと納税等の手数料、イベント実施費用
20	地域の特産品を鉄道で輸送し、魅力をPR	425,625	千円	特産品の広告宣伝費用、鉄道による特産品の輸送費用
合計		6,381,207	千円	

注) 「—」は現時点で少額又は不要と想定

## 2-4. 数値目標

復興方針で示した便益目標・効果目標の達成に向けて、3～4年単位の経過指標を設けて進捗を確認するとともに、具体施策別に個別のロードマップを設定する

### アクションプランに関連する数値目標の一覧



\*住民アンケート調査において、人吉・球磨地域にお住まいの方のうち4人に1人が、いずれかの外出目的で公共交通を「よく使う」または「使う」と回答する状態を指す  
注) 増加目標は2017-19年度比の数値。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

## 2-4. 数値目標

# 日常利用を中心に施策を追加・詳細化し、数値目標の達成をより強力に後押しする

### 具体施策別の肥薩線輸送密度・入込客数等への寄与見込み

大分類	中分類	小分類	関連する具体施策	寄与見込み	復興方針の試算との関係性
鉄道関連	肥薩線利用者数	定期外輸送密度（観光関連）	#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14	89人／日・km 増	含む（観光列車以外の観光施策効果）
			#6	73人／日・km 増	含む（観光列車効果）
		定期外輸送密度（日常関連）	#9、10、12、14	6人／日・km 増	含む（買物、業務利用等増加）
			#15	28人／日・km 増	新規（利用助成効果）
			#16	6人／日・km 増	新規（仕事拠点としての活用効果）
		定期輸送密度	#9、10、12、13、14、16	25人／日・km 増	含む（通学・通勤定期増加）
			#15	9人／日・km 増	新規（利用助成効果）

大分類	中分類	小分類	関連する具体施策	寄与見込み	復興方針時の試算
地域関連	入込客数	人吉・球磨地域入込客数	#1、2、3、4、5、6、7、8、 #9、10、11	68万人／年 増	含む
	その他	肥薩線応援収入	#17、19、20	2千万円／年	新規

### 3. 具体施策（詳細）

---



## 球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備

### ◆ 背景

- 人吉・球磨地域および八代・芦北地域では、球磨川や文化施設等の魅力的な観光資源が多数存在するが、観光地間の激しい競争の中で、観光客の目的地となる象徴的な景観・環境の整備が必要となっている
- 観光客の滞在期間や観光消費額を増加させるためには、飲食や買物、まち歩き等を楽しめる施設や環境の整備が必要となっている



### ◆ 目指す姿

- 人吉・球磨地域の観光拠点となる人吉市街地では、青井阿蘇神社の参道整備、球磨川沿いの川床整備、中川原公園の整備等を一体的に推進し、「歩いて楽しめるまち」が形成されている
- 球磨村では、球磨川・鍾乳洞・温泉・棚田等の観光資源を活かした「エメラルドロード」沿いの観光コンテンツが整備されている
- 球磨川の支流である川辺川沿いでは、水辺のキャンプ施設、川遊び施設、森林体験施設等が一体的に整備されている
- 球磨川第一橋梁付近を候補地として、「肥薩線ビュースポット」を整備し、球磨川の自然を背景に列車が走行する姿が地域の代表的な観光コンテンツに発展している
- 球磨川流域に点在する自然観光施設や文化施設等の一体的なPRが行われている

### ◆ 期待する効果

- 1 関係地域の自然観光地・文化観光地としての知名度向上による、入込観光客数の増加、鉄道利用観光客の増加
- 2 観光客の滞在期間伸長に伴う観光消費額の増加（通過から滞在への変化）

#### 関係する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域の入込客数68万人増／年

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	約83.5億円	熊本県市町村DMO等	● 他地域事例をもとに、人吉市内をはじめとする各所の施設・景観整備費用を概算
運営費用 *2025～39年度累計	約5.9億円	熊本県市町村DMO等	● 他地域事例をもとに、上記で整備した施設・景観の維持管理費用を概算

パターン④ 国の補助メニューや民間活力を最大限活用

## 球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村  
 初期投資の主体 : 熊本県、市町村、DMO、地域事業者等  
 運営の主体 : 熊本県、市町村、JR九州、DMO、地域事業者等

### ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体 ———

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村横断での取組事項の整理 ☆<u>県、市町村、DMO</u>等</li> <li>各市町村構想・計画の具体化 ☆<u>市町村</u></li> <li>肥薩線ビュースポットの基本設計 ☆<u>県、JR</u></li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>一部施設について、公募等で民間運営事業者を選定 ☆<u>市町村、DMO、地域事業者等</u></li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>				
初期投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>各市町村計画の実行 ☆<u>市町村、地域事業者等</u></li> <li>市町村横断での取組の実行 ☆<u>県、市町村、DMO、地域事業者等</u></li> <li>各市町村計画の支援（国補助制度活用等） ☆<u>県</u></li> <li>肥薩線ビュースポットの整備 ☆<u>県、JR</u> ※JRは内容検討への協力</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>各市町村計画の実行 ☆<u>市町村、地域事業者等</u></li> <li>市町村横断での取組の実行 ☆<u>県、市町村、DMO、地域事業者等</u></li> </ul>				
運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線復旧に向けた広報、イベント開催 ☆<u>県、市町村、JR、DMO</u>等</li> <li>肥薩線ビュースポットプレオープン ☆<u>県、JR</u> ※いずれもJRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村横断での広報、イベント開催 ☆<u>県、市町村、JR、DMO</u>等 ※JRは内容検討やPRへの協力</li> <li>各市町村施設の維持管理 ☆<u>市町村、地域事業者等</u></li> </ul>	

## 球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備

### ◆ 背景（補足）

- 地域の観光拠点となる人吉駅周辺は、球磨川の自然と青井阿蘇神社や人吉城をはじめとする文化資源、温泉資源に恵まれているが、市街地の中に観光施設が立地していることもあり、象徴となる景観が不足している
- 球磨川・川辺川は、清流・急流として名高く「球磨川くだり」等の観光コンテンツが存在するものの、コンクリートで覆われた護岸も多く、「川沿いを歩いて楽しむ」ことが難しい地点も多い



- 国宝・青井阿蘇神社や、球磨川沿いに石垣が連なる人吉城は、文化財として高い評価を受けているが、駅からは生活道を数分～十数分歩く必要があり、鉄道利用観光客が「歩いて楽しめる」動線とはなっていない



### ◆ 目指す姿（具体例①：人吉市復興まちづくり計画）

- 「中心市街地地区」、「青井地区」、「麓・老神地区」を中心として「3つの杜（拠点）」の形成と回遊促進を図る
- 球磨川沿いには遊歩道や川床を整備するとともに、中川原公園、人吉城址も整備し、来訪者が「来たくなる」まちづくりを行う

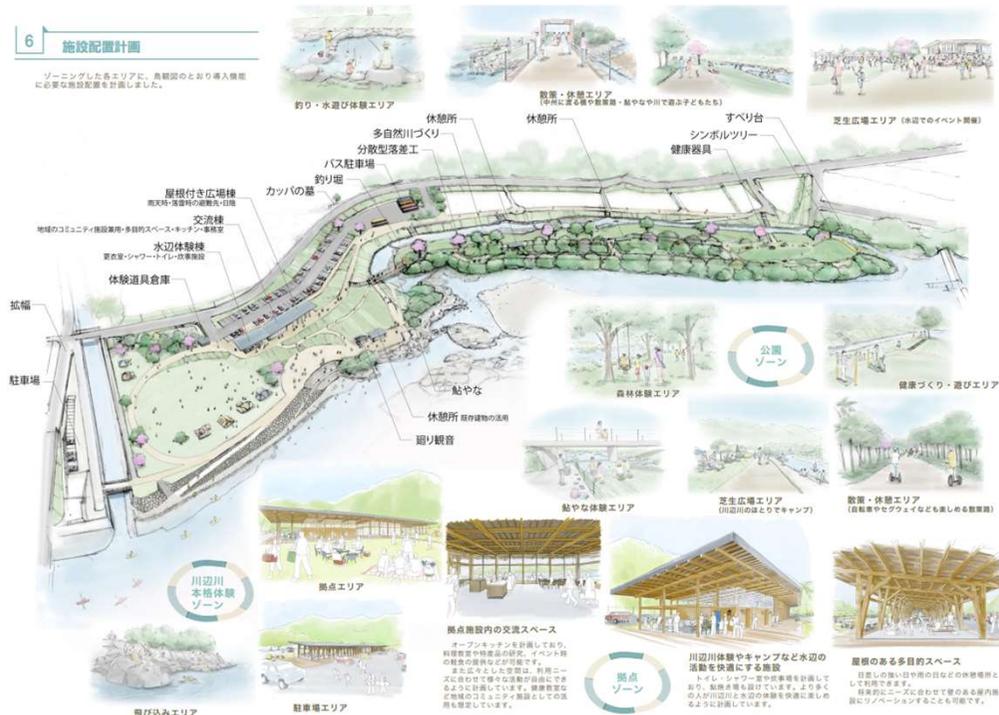


画像出所) 人吉市まちなかグランドデザイン推進方針

# 球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備

## ◆ 目指す姿（具体例②：川辺川魅力創造事業）

- 川辺川沿いに「拠点ゾーン」、「公園ゾーン」、「川辺川本格体験ゾーン」を設ける
- 「拠点ゾーン」には、地域のコミュニティ施設を兼ねた交流棟等を設置する
- 「川辺川本格体験ゾーン」では、アユ釣りやSUP等のアクティビティ体験も導入する



画像出所）川辺川魅力創造事業基本計画

## ◆ 目指す姿（具体例③：肥薩線ビュースポットほか）

- 観光利用部会で挙げた以下の観光施設について、対象とするエリアおよび施設を選定の上、各自治体の計画に反映し整備を進める

分類	内容
肥薩線 ビュースポット	● 球磨川第一橋梁付近を候補地とし、観光列車の利用者も途中下車で楽しめるような設備を検討する
自然観光 施設整備	● 芦北町、水上村、五木村、球磨村等に立地するキャンプ施設・ヴィラの整備・PR ● 芦北の海を活用したマリナクティビティの整備
文化施設 整備	● 人吉城歴史館の再整備 ● 人吉城趾の夜間景観整備 ● ひみつ基地ミュージアム、湯前まんが美術館、ブルートレインたらぎ等の活用

【参考】  
球磨川第一橋梁（被災前）

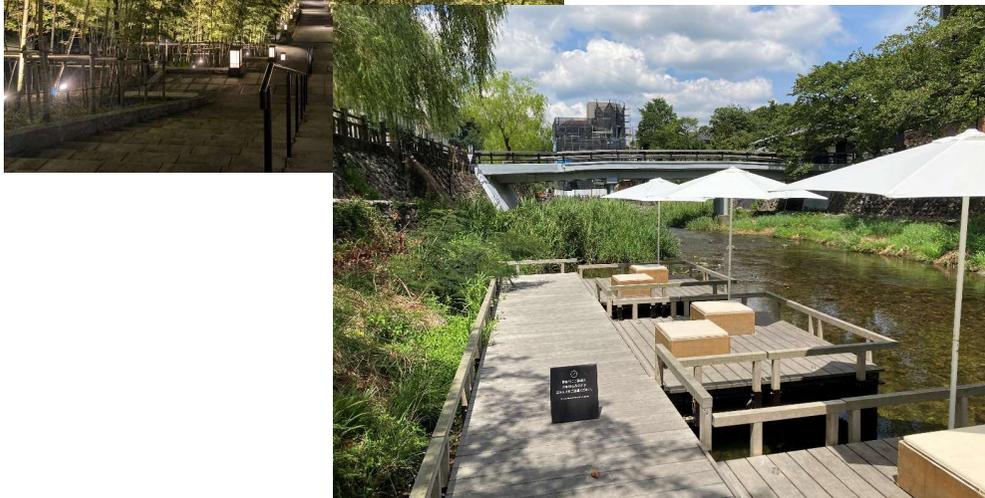


## 球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備

### ◆ 参考事例

#### 1 長門湯本温泉（山口県長門市）

- 市と星野リゾートが共同で温泉街再生のマスタープランを策定した上で、「そぞろ歩き」をテーマとし、「竹林の階段」や川床など象徴となる景観を整備
- 行政による投資に加えて、地元観光事業者や地銀の投融資による共同浴場の再整備など、民間主導による施設整備も進む
- 2020年度から入湯税を引き上げ、共同駐車場収入と合わせて、エリアマネジメントおよび景観の維持修繕に活用



#### 2 只見線ビュースポット（福島県三島町）

- 第一只見川橋梁付近に遊歩道を設置し、「只見線ビュースポット」としてPR
- 近年ではインバウンド観光客も訪れる人気観光地へ
- 別途、只見線利用者が途中下車で眺望を楽しめるビュースポットも整備

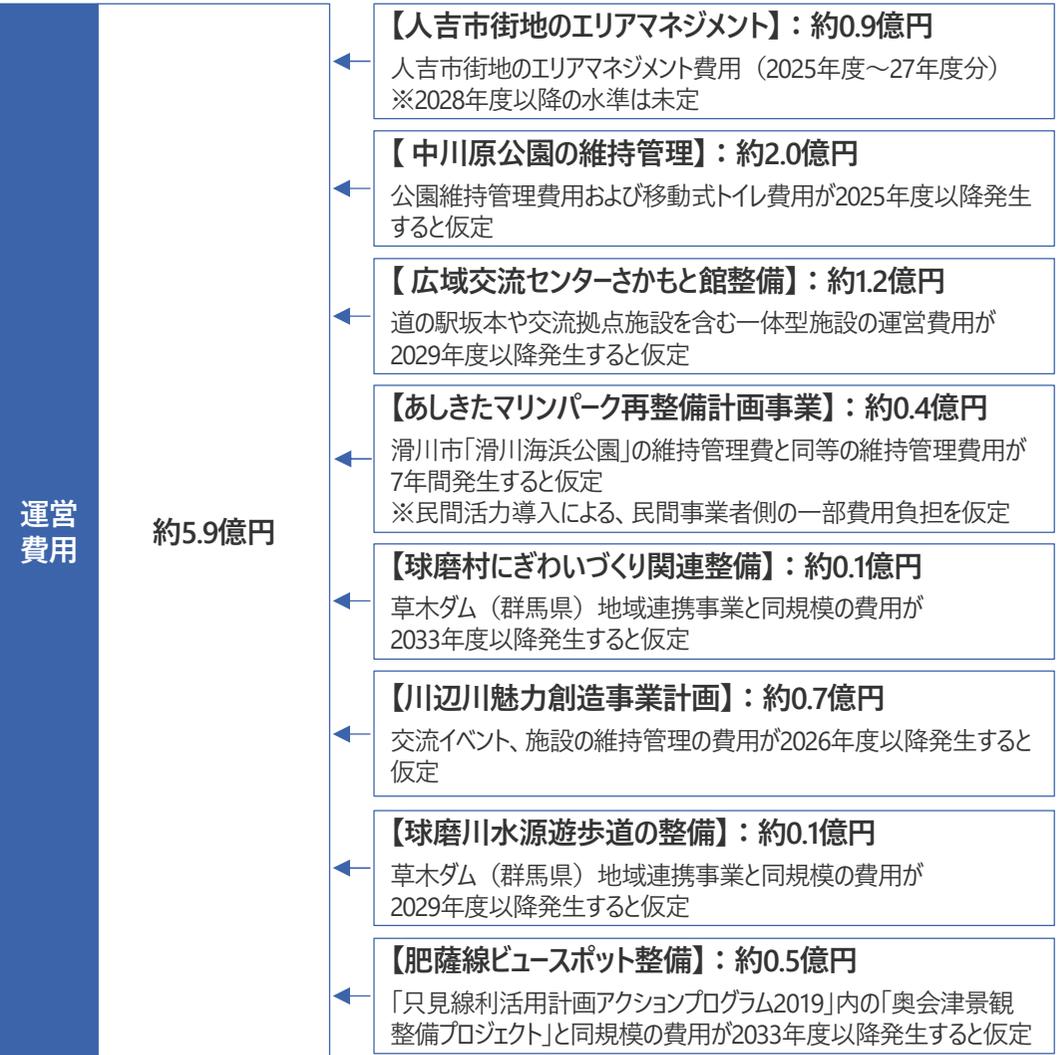


# 球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備

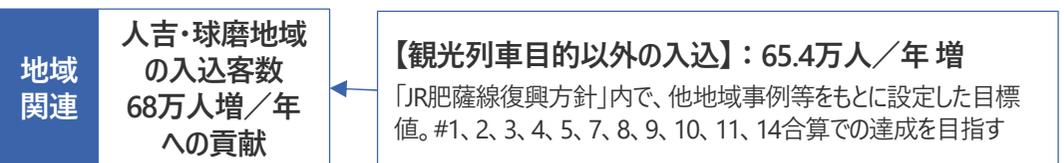
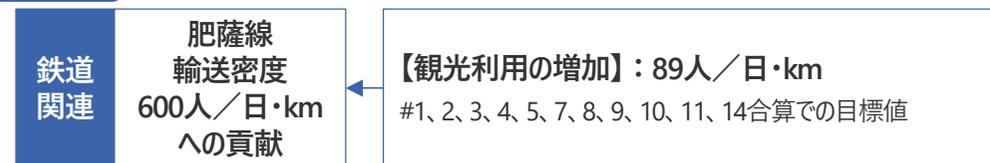
## 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は、一部を除き2025～2039年度に発生する費用、運営費用は2025～2039年度累計、効果は2040年度目標値

### 費用



### 効果



## 球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備

### ◆ 実現に向けた主要な課題

#### 1 各市町村計画と肥薩線との連携事項の整理（2025～26年度検討）

- 人吉市復興まちづくり計画、川辺川魅力創造事業基本計画等、各市町村の計画へ肥薩線復旧に向けた連携事項を盛り込むことが必要となる（肥薩線を利用する観光客の移動動線の考え方、他市町村との広域連携の考え方など）

#### 2 肥薩線ビュースポットの候補地選定・基本設計（2025～26年度検討）

- 肥薩線ビュースポットの整備にあたって、肥薩線利用者が途中下車して楽しめるスポットとするためには、駅からの動線整備など、復旧工事と一体となった設計が必要となる

#### 3 官民連携手法の検討（2025～26年度検討）

- 長門湯本温泉等の事例を踏まえると、まちづくり投資においては、行政による投資に加えて、PPP／PFI手法等の導入による民間活力の導入も重要となる
- 官民連携は様々な手法があることから、各市町村のまちづくり計画において、どの部分をどのように官民連携すべきか、整理を進める必要がある

#### 4 象徴となるシーンの選定・PR（2030～33年度検討）

- 観光誘客に向けては、只見線の「只見川の紅葉×只見線の列車」、長門湯本温泉の「竹林の階段」のように、観光客の興味を惹く象徴となるシーンを選定した上で、統一感のあるPRを行うことが必要となる

## 観光の拠点としての人吉駅周辺整備

### ◆ 背景

- 地域における観光の拠点となる人吉駅は、人吉城をイメージした景観に統一されており、駅前の「からくり時計」も含めて地域のシンボルとなっている
- 一方で、駅舎内や駅至近の観光コンテンツが不足しており、鉄道利用観光の魅力向上を図る上で、課題の1つとなっている



### ◆ 目指す姿

- 人吉駅舎および駅周辺での飲食・商業・学習施設や宿泊施設等の整備を進め、地域の観光・生活・交流拠点に発展している
- 人吉駅前に展示中のSL人吉は、九州唯一の動態保存を実施した上で、博物館の建設や体験乗車の提供等も行い、既設の「人吉鉄道ミュージアム MOZOCAステーション868」と連携した一大観光コンテンツに発展している
- こうした取組を通して、地域を訪れる観光客が人吉駅周辺を目的地とし、さらに交通手段として肥薩線の選択にもつながっている

### ◆ 期待する効果

- 1 鉄道の体験価値向上による、観光客の鉄道利用比率向上
- 2 鉄道利用観光客の滞在期間延長による、消費単価の拡大

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域の入込客数68万人増／年

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	約10.1億円	熊本県、市町村(人吉市)等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人吉駅舎のリニューアル ※駅周辺の整備費用は#1に計上</li> <li>● SL人吉動態保存、展示施設整備</li> </ul>
運営費用 *2025~39年度累計	約0.8億円	熊本県、市町村(人吉市)等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● SL人吉動態保存、展示施設の維持管理</li> </ul>

パターン⑧ 国や県の補助メニューを活用

## 観光の拠点としての人吉駅周辺整備

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村（人吉市）  
 初期投資の主体 : 熊本県、市町村（人吉市）等  
 運営の主体 : 熊本県、市町村（人吉市）、JR九州、地域事業者等

### ◆ 実施手順・実施主体 —— ☆印：各項目の責任主体 ——

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定		<ul style="list-style-type: none"> <li>駅および駅周辺整備の項目整理、概算見積 ☆市町村、県、JR</li> <li>事業スキームおよび費用の詳細化 ☆県、市町村、JR</li> <li>SL人吉動態保存化、博物館等建設の詳細化 ☆市町村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>（駅改築の場合は）詳細設計 ☆県、JR</li> <li>（駅周辺整備の場合は）各市町村計画への反映、詳細計画策定 ☆市町村</li> <li>商業施設整備等における官民連携手法の検討、連携先募集、資金調達支援（国補助制度の活用、地銀との連携等） ☆県、市町村</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線復旧に向けた広報、イベントの計画 ☆県、市町村、JR</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>	
初期投資		<ul style="list-style-type: none"> <li>SL人吉動態保存化工事 ☆市町村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>（駅改築の場合は）駅舎の土地・建物の行政もしくは第三セクターに対する資産譲渡 ☆JR→☆県、市町村等</li> <li>SL人吉動態保存、博物館等の建設 ☆市町村</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>（駅改築／駅周辺整備の）工事発注・進捗管理 ☆県、市町村</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>		
運営	—		<ul style="list-style-type: none"> <li>SL人吉動態保存展示 ☆市町村</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>（左記+）完成した施設より順次営業開始 ☆地域事業者等</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>（左記+）復旧記念イベントの実施 ☆県、市町村、JR ※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各施設の継続運営、SL人吉関連のイベント実施 ☆地域事業者等、県、市町村、JR ※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>	

## 観光の拠点としての人吉駅周辺整備

### ◆ 背景（補足）

- 現在の人吉駅は、鉄道を利用する観光客の移動拠点として、くま川鉄道や二次交通との交通結節点となっている
- 一方で、観光コンテンツは駅近くの駅弁販売、「MOZOCAステーション868」等に限られ、コンテンツの拡充が鉄道利用観光の魅力向上を図る上で、課題の1つとなっている



- 人吉市では、2024年11月よりSL人吉を展示しており、隣接する「MOZOCAステーション868」とも連携して強力な観光コンテンツに育て上げていく構想である
- ただし現在の予定では、法規制への適合性を踏まえて、将来的な動態保存の走行範囲が駅前の約60mに限られる



### ◆ 目指す姿（具体例）

- 人吉駅およびその周辺は、「人吉市復興まちづくり計画」の中で、住民や観光客の賑わいを生む拠点として位置づけられている



画像出所）人吉市まちなかグランドデザイン推進方針

- 人吉駅およびその周辺に必要な具体的な機能として、以下のような機能の整備を検討し、「人吉市復興まちづくり計画」等の関連計画に反映させ、整備を進める
- 一部施設は官民連携（PPP/PFI）方式で整備し、官民で適切なりスク・リターンの分担を行う

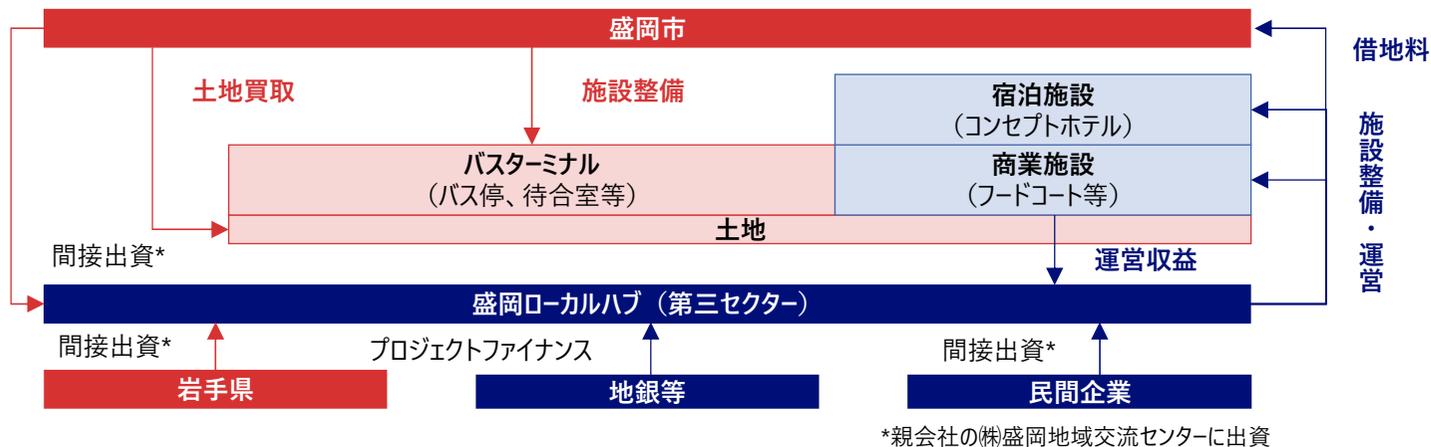
分類	施策（案）
駅舎の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗換待ち時間の有効活用に向けた、駅舎内の空間整備（小規模飲食施設の併設等）</li> </ul>
駅周辺の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>● SL人吉と連携した小規模コンセプト型商業・宿泊施設等整備</li> <li>● SL人吉を中核とした一大観光施設の整備（SL人吉の「九州唯一の」動態保存化、人吉機関庫・転車台等との連携、博物館の整備等）</li> </ul>

## 観光の拠点としての人吉駅周辺整備

### ◆ 参考事例

#### 1 盛岡バスセンター（岩手県盛岡市）

- 老朽化したバスターミナルを官民連携で建替え、にぎわいを創出
- 行政は、バス待合室等の公共施設の整備・運営を担い、民間企業（第三セクター）は、商業施設・ホテル等の民間施設の整備・運営を担うことで、リスク・リターン分担を実現
- 床面積5,400㎡、建設費用は公共施設約6億円、民間施設約12億円



#### 2 JR只見線・会津柳津駅（福島県柳津町）

- 駅舎をJR東日本から柳津町に無償譲渡し、町が駅舎改修を実施
- カフェ、観光案内所、郷土玩具「赤べこ」の工房等を併設した複合施設にリニューアルし、観光振興の拠点へ
- 床面積130㎡、改修費用は約1.4億円



画像出所) 柳津観光協会Instagram

## 観光の拠点としての人吉駅周辺整備

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は2025～2039年度に発生する費用、  
運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資	約10.1億円	【駅舎再整備】：約0.5億円 人吉駅舎リニューアル工事を行うと仮定
		【SL人吉動態保存・展示施設整備】：約9.6億円 動態保存工事、動態保存向けの展示線路延伸、機関庫の整備、展示施設の提示を仮定
運営費用	約0.8億円	【SL人吉動態保存、展示施設の維持管理】： 約0.8億円 SL人吉動態保存展示に係る費用を仮定

#### 効果

鉄道関連	肥薩線 輸送密度 600人／日・km への貢献	【観光利用の増加】：89人／日・km #1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での目標値
地域関連	人吉・球磨地域 の入込客数 68万人増／年 への貢献	【観光列車目的以外の入込】：65.4万人／年増 「JR肥薩線復興方針」内で、他地域事例等をもとに設定した目標値。#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での達成を目指す

### ◆ 実現に向けた主要な課題

- 1 拠点整備のフィージビリティ・スタディ（2025～26年度検討）
  - 駅舎および周辺観光施設の整備に向けては、具体的な整備内容、規模について、「人吉市復興まちづくり計画」での議論との連携して詳細を決定する
  - 新たに整備する施設における具体的な官民連携手法については、費用の概算見積りやマーケットサウンディングも踏まえて決定する
- 2 初期投資負担の軽減（2025～26年度検討）
  - 各市町村計画や復旧工事との一体的な計画・工事による費用低減や、国補助等の活用など、初期投資負担の軽減に向けた整理を行う
- 3 駅舎の権利関係の整理（2025～26年度検討）
  - 各駅舎は土地・建物ともにJR九州の所有となっているが、復興後は上下分離方式への移行に伴い、第三セクター等に所有権を移転することを想定する。復旧前に改築工事を実施する場合は、土地・建物の所有権を前倒しで移転するなど、権利関係の整理が必要となる
- 4 SL人吉動態保存走行範囲の拡大（2027～29年度検討）
  - 人吉駅構内には、国内唯一の現役石造機関庫や転車台が存在し、SL人吉の動態保存にあたっては、こうした鉄道遺産のエリアも含めて走行することが、観光面での大きな付加価値となる
  - 一方で、法規制の関係で現状では機関庫や転車台への走行は不可能となっている。十分な安全確保策を講じた上での特例措置の可能性など、走行範囲の拡大に向けた検討を行う

## 音楽祭・芸術祭・花火大会等のイベント開催・PR

### ◆ 背景

- 人吉・球磨地域および八代・芦北地域では、花火大会、ひなまつり等の大規模イベントに多くの観光客が訪れるが、日帰り客も多く、滞在期間の伸長による観光消費額の増加が課題となっている
- 人吉・球磨地域および八代・芦北地域では、川や海といった自然観光地を目的とする観光客も多く、閑散期（梅雨時や冬期）の誘客が課題となっている



### ◆ 目指す姿

- 人吉市・八代市・多良木町で実施される花火大会の前後に、夏目友人帳等の地域観光資源とコラボした夜間イベント（影絵等）を定期的の実施し、地域での滞在・周遊を促している
- SL人吉の展示に合わせて、「SL人吉・鉄道フェス」を11～12月頃に定期的の実施し、閑散期の新たな誘客に繋がっている
- 夏目友人帳や湯前まんが美術館等のマンガ・アニメ関連資源を活かしたサブカルチャー関連イベントを実施し、閑散期の新たな誘客に繋がっている
- 「おくんち祭」（青井阿蘇神社例大祭）等に合わせて、人吉城のライトアップ等のイベントを実施し、歴史・文化をテーマとした観光誘客に繋がっている

### ◆ 期待する効果

- 1 閑散期を中心とした新たな観光誘客
- 2 既存観光客の滞在期間延長、観光消費額増加
- 3 肥薩線とコラボしたPRの実施による、鉄道利用観光客の増加

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域の入込客数68万人増／年

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 多額の初期投資が発生するイベントは想定しない</li> <li>● ライトアップ設備やイベント機材等は運営費用に計上する</li> </ul>
運営費用 *2025～39 年度累計	約6.2億円	熊本県 市町村 DMO等	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 南阿蘇鉄道復旧支援対策実行委員会の2019～2023年度平均支出実績の6倍程度*の費用が15年間追加的に発生すると仮定</li> </ul>

パターン⑧ 国や県の補助メニューを活用

\*関係自治体数が、南阿蘇鉄道沿線2市町に対し肥薩線関係地域は12市町村

## 音楽祭・芸術祭・花火大会等のイベント開催・PR

検討全体の責任主体 : 市町村  
 初期投資の主体 : —  
 運営の主体 : 熊本県、市町村、JR九州、DMO等

## ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体 ———

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～		
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村間連携の余地があるイベントの棚卸し ☆市町村、県、DMO等</li> <li>市町村間連携による新たなイベント案の検討、実施主体の整理 ☆市町村、県、JR、DMO等</li> </ul>		—									
初期投資	—											
運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>市町村間連携によるPRの実施 ☆市町村、県、DMO等</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>新たなイベントの実証 ☆市町村、県、JR、DMO等</li> <li>既存イベントの拡大（他市町村イベントとの相互送客、コンテンツ追加等） ☆市町村、DMO等</li> <li>イベントに合わせた肥薩線復興応援ツアー造成 ☆県、市町村、JR、DMO等 ※いずれもJRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>各種イベントと肥薩線復旧記念のコラボ ☆市町村、県、JR、DMO等</li> <li>各種イベントと観光列車のコラボ、鉄道利用促進 ☆市町村、県、JR、DMO等 ※いずれもJRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>各種イベントと観光列車のコラボ、鉄道利用促進 ☆市町村、県、JR、DMO等 ※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>	

## 音楽祭・芸術祭・花火大会等のイベント開催・PR

## ◆ 背景（補足）

- 人吉・球磨地域および八代・芦北地域では、花火大会、ひなまつり等の大規模イベントが数多く実施されているが、滞在期間・観光消費額の伸長や、イベントが開催されない閑散期の誘客が課題となっている

## 【花火大会】

人吉：8月中旬  
八代：10月中旬  
多良木：8月中旬

## 【ひなまつり】

人吉球磨のひなまつり、  
やつしろのお雛祭り：3月

## 【神事】

八代妙見祭：11月  
青井阿蘇神社  
「おくんち祭」：10月



©熊本県観光連盟

## ◆ 参考事例

## 1 音信川うたあかり（山口県長門市）

- 長門湯本温泉では、閑散期である冬期の誘客に向けて、2019年からライトアップイベント「うたあかり」を1～3月に実施
- 温泉街全体が幻想的なライトアップに包まれる様子が評判を呼び、現在は「うたあかり」期間の入込観光客数は好調に推移



画像出所）長門市HP「音信川うたあかり2024」

## ◆ 費用および効果の試算方法

注）初期投資は2025～2039年度に発生する費用、運営費用は2025～2039年度累計効果は2040年度目標値

## 費用

初期投資

—

多額の初期投資が発生するイベントは想定しない  
ライトアップ設備やイベント機材等は運営費用に計上する

運営費用

約6.2億円

## 【イベント拡大・新イベント実施】：約6.2億円

南阿蘇鉄道復旧支援対策実行委員会の2019～2023年度平均支出実績の6倍程度\*（年間41,454千円程度）の費用が15年間追加的に発生すると仮定

## 効果

\*関係自治体数が、南阿蘇鉄道沿線2市町に対し肥薩線関係地域は12市町村

鉄道関連

肥薩線  
輸送密度  
600人／日・km  
への貢献

## 【観光利用の増加】：89人／日・km

#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での目標値

地域関連

人吉・球磨地域  
の入込客数  
68万人増／年  
への貢献

## 【観光列車目的以外の入込】：65.4万人／年増

「JR肥薩線復興方針」内で、他地域事例等をもとに設定した目標値。#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での達成を目指す

## ◆ 実現に向けた主要な課題

## 1 イベント実施主体の整理（2025～26年度検討）

- 実施主体として、既に県・市町村・DMOが各々がイベントを開催している中で、イベント間連携や新イベントを誰が主導するかについて、関係者間調整が必要

## 2 新たなイベントの実証実施（2027～32年度検討）

- 新たなイベントについては、恒久的な実施の前にイベントの費用対効果を見極めるべきであり、肥薩線復旧前に実証実施を行うことが望ましい

## マンガ、アニメ、地域資源と連携したコンテンツ組成

### ◆ 背景

- 人吉・球磨地域では、アニメ「夏目友人帳」モデル地巡礼など、コンテンツと連携した新たなタイプの旅行が増加している
- 肥薩線復旧にあたっては、マンガ、アニメ、地域資源と鉄道を連携させることで、地域の認知度向上や観光誘客を図ることが必要である
- 2009年11月に全線開通100周年を迎えた肥薩線は、歴史ある貴重な駅舎や風景、物語など、コンテンツ組成にあたって有望な要素を豊富に有する



### ◆ 目指す姿

- SL人吉等を活用して、肥薩線を舞台としたテレビ番組やCM等を誘致することで、肥薩線の露出度を向上させ、肥薩線に興味を持つ層の増加に繋げる
- マンガやアニメ等をモチーフとしたラッピング列車やイベント列車を運行することで、ファンをターゲットとした新たな観光コンテンツを創出し、観光誘客に繋げる

### ◆ 期待する効果

- 1 人吉球磨地域の地域資源の認知度向上による、観光誘客
- 2 肥薩線関心層の増加による、鉄道観光利用の増加
- 3 マンガやアニメ等の関連商品消費による、観光消費額増加

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域の入込客数68万人増／年

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	—	熊本県 市町村	● ラッピング・イベント列車に係る費用は運営費用として計上
運営費用 *2025～39 年度累計	約9.7億円	熊本県 市町村 DMO等	● イベント・ラッピング列車の運行や、車両のラッピング、コラボ商品の開発、PR活動費が発生 ● DMOが主体となりつつ、県・自治体予算も活用して実施

パターン© 各自治体を中心に取組を進める

## マンガ、アニメ、地域資源と連携したコンテンツ組成

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村、JR九州  
 初期投資の主体 : 熊本県、市町村  
 運営の主体 : 熊本県、市町村、JR九州、DMO等

## ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体 ———

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域住民との意見交換 ☆市町村、県、DMO等</li> <li>起用するタレントやYoutuber、媒体、掲載内容の検討 ☆県、市町村、DMO等</li> <li>復旧工事の写真や動画等の素材収集 ☆JR、県、市町村</li> <li>テレビ番組・アニメ等とのコラボ企画の検討 ☆市町村、県、DMO等</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>ラッピング・イベント列車の検討 ☆県、市町村、JR</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線復興記念企画の検討 ☆県、市町村、JR</li> <li>ラッピング・イベント列車とのコラボ企画の検討 ☆県、市町村、JR</li> </ul>		—	
初期投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両ラッピング、(必要に応じて) 客室内の改造 ☆県、市町村、JR ※JRは内容検討や実施の受託</li> </ul>									
運営	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>PR活動 ☆県、市町村、JR、DMO等</li> <li>復旧工事関連イベント等での先行活用 ☆県、市町村、JR、DMO等</li> <li>※いずれもJRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>テレビ番組・アニメ等とのコラボ企画の実施 ☆市町村、県、DMO等</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>PR活動 ☆県、市町村、JR、DMO等</li> <li>※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線復興記念企画の実施 ☆県、市町村、JR、DMO等</li> <li>※JRは内容検討やPRへの協力</li> <li>ラッピング・イベント列車の運行 ☆JR、県、市町村</li> <li>※JRは運行のみ</li> <li>上記列車とのコラボ企画の実施 ☆市町村、県、JR、DMO等</li> <li>※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>ラッピング・イベント列車の運行 ☆JR、県、市町村</li> <li>※JRは運行のみ</li> </ul>

## マンガ、アニメ、地域資源と連携したコンテンツ組成

### ◆ 背景（補足）

- 人吉・球磨地域は、湯前まんが美術館やブルートレインたらぎ等、ファンやマニアの呼び込みや獲得に活用可能な地域資源を有しているが、認知度向上の余地が残る資源も多く、鉄道と連携した露出増加が期待される



画像出所) 湯前町HP「湯前まんが美術館施設概要」 画像出所) 多良木町HP「ブルートレインたらぎ」

### ◆ 参考事例

#### 1 南阿蘇鉄道（熊本県）

- 全線運転再開に合わせて、人気漫画「ONE PIECE」とのコラボ列車「サニー号トレイン」を運行開始。駅舎・沿線等で関連企画を実施し、誘客・周遊を促進



画像出所) 熊本県「サニー号トレイン」

#### 2 肥薩おれんじ鉄道（熊本県）

- 芦北町が作品舞台のモデルとなっているアニメ「放課後ていぼう日誌」とコラボし、ラッピング列車を運行したほか、沿線をめぐるスタンプラリー等のイベントも実施



画像出所) 肥薩おれんじ鉄道公式X

### ◆ 費用および効果の試算方法

#### 費用

注) 運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

##### 初期投資

—

← ラッピング・イベント列車に係る費用は運営費用として計上

##### 運営費用

約9.7億円

#### 【PR活動費】：約9.7億円

← 2022年度の熊本県「ONE PIECE熊本復興プロジェクト」のうち、コラボ列車製作を含む「南阿蘇鉄道コラボ」事業（40百万円）と同規模の取組を3年に1度、プロモーションと商品開発を含む「プロモーション費」「地域の魅力創造プロジェクト」事業（計51百万円）と同規模の取組を毎年実施すると仮定し、15年累計で試算

#### 効果

##### 鉄道関連

肥薩線  
輸送密度  
600人／日・km  
への貢献

#### 【観光利用の増加】：89人／日・km

← #1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での目標値

##### 地域関連

人吉・球磨地域の  
入込客数  
68万人増／年  
への貢献

#### 【観光列車目的以外の入込】：65.4万人／年増

← 「JR肥薩線復興方針」内で、他地域事例等をもとに設定した目標値。#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での達成を目指す

### ◆ 実現に向けた主要な課題

#### 1

メディアコンテンツやラッピング・イベント列車の継続的な検討  
(2025～32年度検討)

- メディアコンテンツやラッピング・イベント列車を継続的に更新していくために、企画を検討するための体制構築が必要

## 地域の自然、文化施設、産業遺産と連携したPR

### ◆ 背景

- 人吉・球磨地域および八代・芦北地域には、球磨川や御立岬公園をはじめとする自然観光地や、国宝・青井阿蘇神社、人吉城・八代城・佐敷城等の史跡、日本遺産に登録されている神社仏閣等の様々な文化施設や、肥薩線に関連する産業遺産を数多く有する
- 一方で、各観光資源の認知度向上や、複数の観光資源を結びつけた地域内周遊ルートの組成には課題が残っており、相互連携によるPR施策が必要となっている



### ◆ 目指す姿

- インフルエンサー等と連携して、肥薩線とSL人吉、湯前まんが美術館、ひみつ基地ミュージアム、ブルートレインたらぎ等のPRを一体的に行うことで、認知度向上に繋がっている
- 自然、文化、産業遺産等をテーマとした地域内周遊ルートを発信し、肥薩線とも連携したキャンペーンを打ち出すことで、地域全体の認知度向上、観光誘客に繋がっている
- 自然アクティビティについては、地域全体での体験メニューの増加を図った上で、一体的なPRが出来ている
- 肥薩線と地域資源を絡めた情報発信、イベントを実施するための県・市町村・JR・その他事業者による協力体制が整備されている

### ◆ 期待する効果

1

肥薩線と関係地域の自然、文化施設、産業遺産が連携したPRによる、人吉・球磨地域の認知度向上、観光誘客

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域の入込客数68万人増／年

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	—	—	● 多額の初期投資が発生するハード整備は想定しない
運営費用 *2025～39 年度累計	約4.3億円	熊本県 市町村 DMO等	● 観光キャンペーンのPRや戦略策定費用等を計上 ● DMOが主体となりつつ、県・自治体予算も活用して実施

パターン⑧ 国や県の補助メニューを活用

## 地域の自然、文化施設、産業遺産と連携したPR

検討全体の責任主体 : 市町村  
 初期投資の主体 : —  
 運営の主体 : 市町村、熊本県、JR九州、DMO等

## ◆ 実施手順・実施主体 — ☆印：各項目の責任主体

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>検討体制の構築 ☆市町村、県 DMO等</li> <li>複数施設連携によるPRの検討 ☆市町村、県 DMO等</li> <li>自然アクティビティの魅力強化施策、情報発信検討 ☆市町村、県 DMO等</li> </ul>	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線復旧を見据えた観光キャンペーン連携準備 ☆市町村、県、JR、DMO等</li> </ul>	—	—	—	—
初期投資	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
運営	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>複数施設連携によるPRの実施 ☆市町村、県、DMO等</li> <li>観光キャンペーンに合わせた肥薩線復興応援ツアー造成 ☆県、市町村、JR、DMO等 ※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな観光キャンペーンの継続実施 ☆市町村、県、DMO等</li> <li>肥薩線復旧記念観光キャンペーンの実施・PR ☆市町村、県、JR、DMO等 ※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>

## 地域の自然、文化施設、産業遺産と連携したPR

### ◆ 背景（補足）

- 人吉球磨地域および八代・芦北地域には、国宝指定された青井阿蘇神社をはじめとする神社仏閣等の文化施設、国内唯一の現役石造機関庫である人吉機関庫等の産業遺跡、地域の自然景観を活用したアクティビティ等、魅力ある地域資源が数多く存在する



画像出所) 熊本県公式観光サイト「青井阿蘇神社（国宝）」

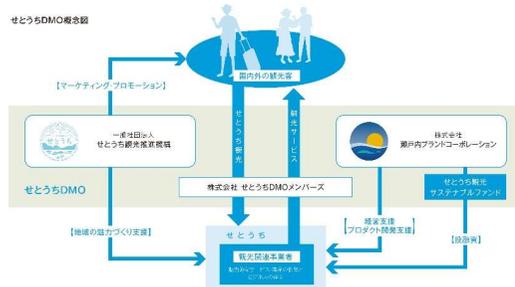


画像出所) 熊本県公式観光サイト「SL展望所」

### ◆ 参考事例

#### 1 せとうちDMO

- 観光地を活性化させて地域全体を一体的にマネジメントしていく組織を立ち上げ、情報発信・PR・マーケティング・戦略策定等を多様な関係者と共に実施
- せとうち7県の延べ宿泊者数は、2024年3月時点で、2019年同月比+7.6%と、全国平均の+1.2%を大きく上回る



画像出所) せとうちDMO「せとうちDMOとは」

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資

—

(ハード整備は不要な施策が中心)

運営費用

約4.3億円

【広域連携施策に係る費用】：約4.3億円

「只見線アクションプログラム2020」の「只見線魅力発信プロジェクト」(28,883千円)程度を15年間継続と仮定

#### 効果

鉄道関連

肥薩線  
輸送密度  
600人／日・km  
への貢献

【観光利用の増加】：89人／日・km

#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での目標値

地域関連

人吉・球磨地域の  
入込客数  
68万人増／年  
への貢献

【観光列車目的以外の入込】：65.4万人／年増

「JR肥薩線復興方針」内で、他地域事例等をもとに設定した目標値。#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での達成を目指す

### ◆ 実現に向けた主要な課題

#### 1 検討体制の構築（2025～26年度検討）

- 人吉・球磨地域および八代・芦北地域で連携し包括的な取組を推進するための検討体制（協議会、団体等）の構築が必要となる

#### 2 肥薩線復旧を見据えた観光キャンペーン検討（2030～32年度検討）

- 2033年度の肥薩線復旧タイミングに合わせて、肥薩線と地域資源を絡めた観光キャンペーンを打ち出していくために、企画検討や実施主体の調整、体制分担の調整等を事前に行っていくことが必要となる

## 地域を代表する観光列車の導入

### ◆ 背景

- 被災前の肥薩線では、SL人吉が地域における観光の象徴的存在となっていた
- 「かわせみ やませみ」、「いさぶろう しんぺい」も多くの観光客に利用され、球磨焼酎とコラボした観光PRイベントに活用されるなど、地域の観光に欠かせない存在だった
- 復旧後の肥薩線でも、地域を代表する観光列車の導入によって、観光誘客を促進することが必要である



### ◆ 目指す姿

- 被災前のSL人吉に相当する地域を代表する観光列車として、「球磨川の雄大な自然を堪能」、「地域の魅力との出会い」をテーマとした観光列車を新規に導入し、土休日を中心に1日1往復程度走行している
- 当該列車は、くま川鉄道や肥薩おれんじ鉄道で走行する機会も設け、県南地域一体となった観光振興に活用している
- 被災前の「かわせみ やませみ」、「いさぶろう しんぺい」に相当する観光列車が、人吉～八代～熊本間で1日数往復程度引き続き走行し、観光利用にも日常利用にも活用できる速達列車として利用されている

### ◆ 期待する効果

- 1 観光列車の乗車自体を目的とする観光客の広範な誘客
- 2 観光列車を地域の象徴的な光景・コンテンツとしてPRに活用
- 3 くま川鉄道や肥薩おれんじ鉄道も含めた県南一体での観光振興に寄与

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域の  
入込客数68万人増／年
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	約10.0 億円	今後調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 他の観光列車の事例を参考に、近年の物価高騰を反映して計上</li> </ul>
運営費用 *2025～39 年度累計	約3.5 億円	今後調整	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 新列車の運行費相当を計上</li> <li>※観光・日常双方に活用できる列車は、日常向けも兼ねて本施策に関わらず実施するため未計上</li> </ul>

パターン④ 国の補助メニューや民間活力を最大限活用

## 地域を代表する観光列車の導入

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村、JR九州  
 初期投資の主体 : (今後調整)  
 運営の主体 : (今後調整)

### ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体 ———

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>盛り込むコンセプトの詳細化・取捨選択 ☆<u>県、市町村、JR</u></li> <li>費用規模、スケジュールの詳細化 ☆<u>JR、県</u></li> <li>費用負担スキームの詳細化 ☆<u>県、市町村、JR</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光・日常双方に活用できる列車の整備方針詳細化 ☆<u>JR、県</u></li> <li>新車両の詳細設計 ☆<u>JR、県</u></li> <li>運行ダイヤの詳細化 ☆<u>JR、県</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>列車内や駅で提供するサービス・おもてなしの詳細化 ☆<u>県、市町村、JR、住民団体等</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>列車名の選定 ☆<u>県、市町村、JR</u></li> <li>観光列車とコラボしたイベントの詳細化 ☆<u>市町村</u></li> </ul>	—	—	—	—	—	
初期投資	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両新造（もしくは改造）工事の発注 ☆<u>JR、県</u> ※今後調整</li> </ul>	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>車両新造（もしくは改造）工事の進捗管理 ☆<u>JR、県</u> ※今後調整</li> </ul>	—	—	—	—	
運営	—	—	—	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>試運転・列車運行開始 ☆<u>JR、県</u></li> <li>列車内や駅でのおもてなしイベント ☆<u>市町村、県、住民団体等</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>列車運行 ☆<u>JR、県</u></li> <li>列車内や駅でのおもてなしイベント ☆<u>市町村、県</u></li> </ul>	

## 地域を代表する観光列車の導入

### ◆ 背景（補足）

- 被災前の肥薩線では、土休日を中心にSL人吉が運行されていたほか、「かわせみ やませみ」が2～3往復、「いさぶろう しんぺい」が1往復運行されていた
- 「かわせみ やませみ」および「いさぶろう しんぺい」の一部列車は、自由席も併結する速達列車として、観光客以外にも住民の日常利用や、ビジネス客にも利用されていた

#### 【SL人吉】

- 土休日を中心に不定期運行
- 客車は3両編成で運行
- 全車指定席で、観光客の利用が中心



#### 【かわせみ やませみ】

#### 【いさぶろう しんぺい】

- 定期列車計3往復、臨時列車計1往復運行
- 2両編成で運行（多客期は3両編成）
- 一部列車は自由席併結で、観光客以外にも利用



### ◆ 目指す姿（補足）

- 肥薩線や地域の魅力を活かした観光列車とし、かつ継続的な利用に繋げるために、以下のような工夫を盛り込むことを検討する

分類	施策（案）
<b>地域を代表する観光列車</b> ※車両新造（もしくは改造）を基本とする	<b>【球磨川の雄大な自然を堪能】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 球磨川の雄大な車窓を眺められる座席を設置（前面展望席、大窓構造等）</li> <li>● 肥薩線ビュースポットでの写真撮影</li> </ul> <b>【地域の魅力との出会い】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 地域の特産品を活かした飲食サービスの提供（鮎弁当、栗弁当、球磨焼酎等）</li> </ul> <b>【その他】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 複数回乗車したいと思える仕掛け（号車によって座席やサービスの趣向を変える等）</li> <li>● くま川鉄道や肥薩おれんじ鉄道での走行、肥薩線と連携した周遊プランの提供</li> </ul>
<b>観光・日常双方に活用できる列車</b> ※既存車両の転線を基本とし、小幅な改造を検討する	<b>【観光利用と日常利用の融合】</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗客がくつろいで移動し、「車ではなく鉄道」で移動したいと思える仕掛け（コーヒーやアルコール類の提供、ゆとりある座席設計等）</li> <li>● 観光客だけでなく、住民やビジネス客も気軽に乗車できる仕組み（自由席の設置、住民向けの割引施策、住民のお出かけにも利用しやすいダイヤ等）</li> </ul>

## 地域を代表する観光列車の導入

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は2025～2039年度に発生する費用、  
運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資	約10.0億円	<b>【新列車の導入】：約10.0億円</b> 他の観光列車の事例を参考に、近年の物価高騰を反映して計上 ※観光・日常双方に活用できる列車は、既存車両の活用も想定されるため未計上
運営費用	約3.5億円	<b>【新列車の運行】：約3.5億円</b> 3両編成の観光列車を土休日に運行すると仮定して概算 (5千万円/年 × 2033～39年度の7年間) ※観光・日常双方に活用できる列車は、日常向けも兼ねて本施策に関わらず実施するため未計上

#### 効果

鉄道関連	肥薩線 輸送密度 600人/日・km への貢献	<b>【新観光列車目的の利用】：73人/日・km</b> 「JR肥薩線復興方針」の観光客アンケート等より試算した、被災前に「SL人吉目的で乗車した」利用と同程度を見込む
地域関連	人吉・球磨地域の 入込客数 68万人増/年 への貢献	<b>【新観光列車目的の入込】：1.2万人/年</b> 「JR肥薩線復興方針」の観光客アンケート等より、被災前に「SL人吉が走行していたから訪れた」入込客を1.2万人と試算し、この水準と同程度を目標に設定

### ◆ 実現に向けた主要な課題

- 1 他地域の観光列車との差別化 (2025～26年度検討)**
  - 全国各地で観光列車の導入が進む中で、他地域には無い魅力を提供し、「選ばれる」観光列車にしていく必要がある
  - 日本三大急流として知名度の高い清流・球磨川の眺望を軸に、地域の特産品やおもてなしも組合せた列車のあり方を詳細化する
- 2 車両準備に係るリードタイムの明確化 (2025～26年度検討)**
  - 鉄道車両（特に気動車）の新造（もしくは改造）が逼迫している中で、新観光列車の準備に係るリードタイムを早期に明確化することが必要
- 3 費用負担スキームの詳細化 (2025～26年度検討)**
  - 新観光列車の新造（もしくは改造）に係る費用、復旧後の運行に係る費用について、どのような費用負担の考え方とするか、具体的な費用の見積も踏まえた合意形成が必要
- 4 観光利用と日常利用の共存 (2025～28年度検討)**
  - 被災前の「かわせみやませみ」、「いさぶろうしんぺい」に相当する観光列車は、住民やビジネス客が熊本～八代～人吉間を移動する手段として、気軽に利用しやすい仕組みづくり、「車ではなく鉄道」での移動を選択する仕掛けづくりが必要

## 広域でのサイクルツーリズム拠点整備

### ◆ 背景

- 八代～芦北地域や人吉・球磨地域では、協議会や事務局が中心となり、サイクルツーリズム推進のための取組や環境整備を進めてきたが、広域でのサイクルツーリズムの受入に必要なサイクリスト受入拠点の整備には依然として課題が残る
- 八代・芦北地域や人吉・球磨地域におけるサイクルツーリズムの知名度は必ずしも高くないため、拠点整備を進めるだけでなく、情報発信を充実させていくことも必要となる



### ◆ 目指す姿

- シャワーや休憩所等を兼ね備え、サイクリストが休憩・宿泊可能な拠点や、サイクリスト受入体制を確保している宿が整備されている
- 遠方からも気軽にサイクルツーリズムに参加できるように、レンタサイクル施設の充実と、乗り捨て可能なレンタサイクルシステムが構築されている
- サイクルトレインの取組や、自転車回送サービスが充実しており、自転車を運搬しながら移動可能な環境が整備されている
- サイクルツーリズム関連イベントの開催や、サイクリング大会の誘致により、人吉・球磨地域がサイクリストの聖地となっている
- パンフレットやSNSを活用した多言語での情報発信を実施することで、国内外における人吉球磨地域のサイクルツーリズムが高い知名度を有する

### ◆ 期待する効果

- 1 人吉球磨サイクルツーリズムを目的とした新たな観光誘客
- 2 広域でのサイクルツーリズムに伴う、宿泊者数増加
- 3 サイクルトレインとの連携による、鉄道利用観光客の増加

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域の入込客  
数68万人増／年

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	—	—	● 多額の初期投資が発生するハード整備は想定しない
運営費用 *2025～39 年度累計	約6.2億円	熊本県 市町村 DMO等	● PRや新たなイベントの実施は、DMO（人吉球磨地域サイクルツーリズム推進協議会）が主体となりつつ、県・自治体予算も活用して実施

パターン⑧ 国や県の補助メニューを活用

## 広域でのサイクルツーリズム拠点整備

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村  
 初期投資の主体 : —  
 運営の主体 : 熊本県、市町村、JR九州、DMO等

### ◆ 実施手順・実施主体 — ☆印：各項目の責任主体 —

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>サイクリング大会誘致の企画 ☆県、市町村、DMO等</li> <li>新たなイベントの企画 ☆県、市町村、DMO等</li> <li>サイクリスト休憩施設・簡易休憩スポットの検討 ☆市町村、DMO等</li> </ul>						<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線復興に合わせたイベントの企画 ☆県、市町村、DMO等</li> <li>観光列車とコラボしたイベントの詳細化 ☆県、市町村、JR、DMO等</li> </ul>			—
初期投資	—									
運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>「サイクリストにやさしい宿」の募集 ☆県、市町村、DMO等</li> <li>宿泊施設におけるサイクリスト受入体制の構築 ☆DMO等</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>県観光予算を活用したPR ☆県、市町村、DMO等</li> <li>サイクリング大会の誘致・開催 ☆県、市町村、DMO等</li> <li>新たなイベントの実施 ☆県、市町村、DMO等</li> <li>イベントに合わせた肥薩線代行バス（復興応援ツアー）造成 ☆県、市町村、JR、DMO等 ※JRは内容検討やPRへの協力</li> <li>サイクリスト休憩施設・簡易休憩スポットの整備 ☆市町村、DMO等</li> <li>レンタサイクル施設の充実 ☆市町村、DMO等</li> <li>乗り捨て可能なレンタルサイクルシステム構築 ☆市町村、DMO等</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>県観光予算を活用したPR ☆県、市町村、DMO等</li> <li>肥薩線復興に合わせたイベントの実施 ☆県、市町村、JR、DMO等</li> <li>イベント時の観光列車とのコラボ ☆県、市町村、JR、DMO等 ※いずれもJRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>		

## 広域でのサイクルツーリズム拠点整備

### ◆ 背景（補足）

- 八代～芦北地域や人吉・球磨地域では、協議会や事務局を中心に、モデルコースやサイクルルート（サイクリングマップ）の設定や、自転車通行空間の整備計画策定、「サイクリストにやさしい宿」の募集等、サイクルツーリズムに関する取組みを実施してきた
- 一方、「ナショナルサイクルルート」に指定されたエリアと比較すると、環境整備・拠点整備に取り組む余地はまだ大きい

### 【参考】ナショナルサイクルルートの指定要件

観点	指定要件
ルート設定	・ サイクルツーリズムの推進に資する魅力的で安全なルートであること
走行環境	・ 誰もが安全・快適に走行できる環境を備えていること ・ 誰もが迷わず安心して走行できる環境を備えていること
受入環境	・ 多様な交通手段に対応したゲートウェイが整備されていること ・ いつでも休憩できる環境を備えていること ・ ルート沿いに自転車を運搬しながら移動可能な環境を備えていること ・ サイクリストが安心して宿泊可能な環境を備えていること ・ 地域の魅力を満喫でき、地域振興にも寄与する環境を備えていること ・ 自転車のトラブルに対応できる環境を備えていること ・ 緊急時のサポートが得られる環境を備えていること
情報発信	・ 誰もがどこでも容易に情報が得られる環境を備えていること
取組体制	・ 官民連携によるサイクリング環境の水準維持等に必要な取組体制が確立されていること

### 必須項目 の例

- ・ ルートの延長がおおむね100km以上であること(島しょ部を除く)
- ・ 矢羽根等により自転車通行空間が整備されていること
- ・ 経路などの路面表示、案内看板が設置されていること
- ・ 鉄道駅などに、レンタサイクルや着替え場所等を備えた「ゲートウェイ」が整備されていること
- ・ サイクルステーションがルート上におおむね20kmごとに整備されていること
- ・ ルート直近にサイクリスト向けの宿泊施設がおおむね60kmごとにあること
- ・ ホームページなどで日英2か国語以上により情報発信をしていること

### 推奨項目 の例

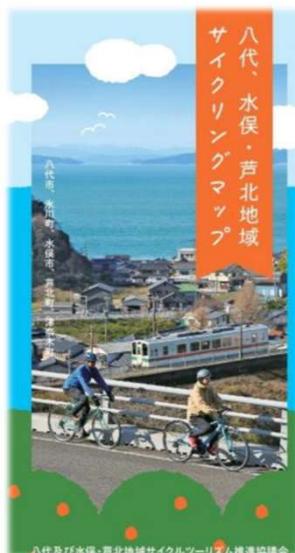
- ・ 急勾配が連続する区間を避けたルートであること
- ・ サイクルトレイン、サイクルバスなどが利用できること
- ・ ツアーガイドなどが実施されていること（日英2か国語以上）



画像出所) 人吉球磨観光地域づくり協議会  
「人吉球磨ガイド」



画像出所) 国土交通省「NATIONAL CYCLE ROUTE」



画像出所) 熊本県「八代及び水俣・芦北地域 サイクリングマップについて」

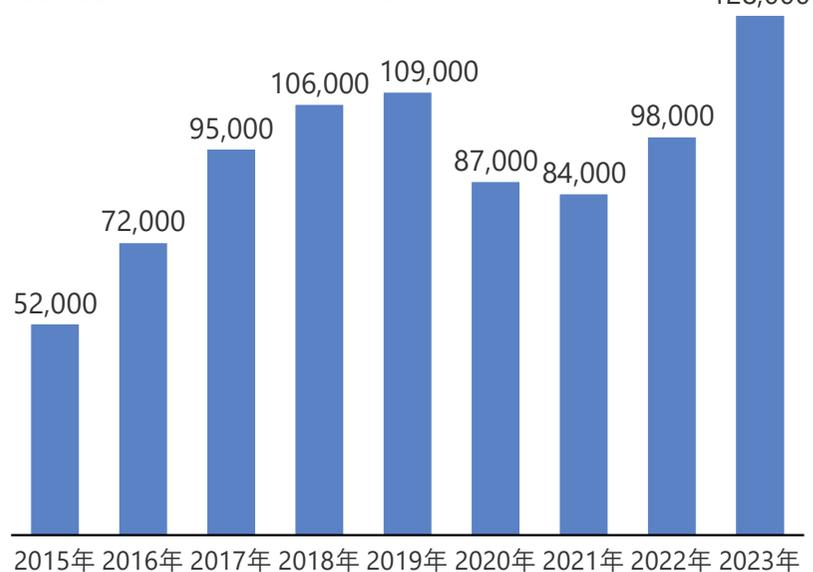
# 広域でのサイクルツーリズム拠点整備

## ◆ 参考事例

### 1 ビワイチ（滋賀県）

- 琵琶湖を一周する「ビワイチ」を掲げ、道路整備や休憩拠点の設置、多言語アプリの開発等を実施
- 多言語アプリ「BIWAICHI Cycling Navi」は、おすすめサイクリングコースの紹介や周辺施設情報の確認、ナビゲーション機能、サイクリングルートプランニング機能等を搭載
- 2019年11月に国土交通省が指定するナショナルサイクルルートの第1号に選定
- 1年間あたりのビワイチ体験者数は、コロナ禍で一時落ち込んだものの、令和5年には過去最高の約12万8,000人を達成

【参考】1年あたりのビワイチ体験者数の推計（人）



出所）滋賀県「令和5年の琵琶湖一周サイクリング体験者数は「約12万8,000人」でした！」



画像出所）滋賀県「ビワイチに関する各種事業や取組みについて」

### 2 くまもと★みなみ おれんじシーサイドライド（熊本県）

- 肥薩おれんじ鉄道と熊本県（県南広域本部）が連携して開催したイベント
- 目的地まで自転車で向かい、帰りは肥薩おれんじ鉄道の貸切列車で自転車と共に帰ることができる
- 御立岬公園、つなぎ温泉四季彩、ゴール地点（球磨川河川緑地、エコパーク水俣）では地元産品のふるまいも実施された



出所）八代市「くまもと★みなみ おれんじシーサイドライド」

## 広域でのサイクルツーリズム拠点整備

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資	-	← 拠点整備等の費用は運営費用として計上
運営費用	約6.2億円	← <b>【サイクルツーリズム推進の取組】：約6.2億円</b> 2024年度の滋賀県「びわ子観光推進事業」（41,658千円）と同規模のサイクルツーリズム関連施策を15年間継続すると仮定

#### 効果

観光利用	肥薩線 輸送密度 600人／日・km への貢献	← <b>【観光利用の増加】：89人／日・km</b> #1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での目標値
	人吉・球磨地域 の入込客数 68万人増／年 への貢献	← <b>【観光列車目的以外の入込】：65.4万人／年増</b> 「JR肥薩線復興方針」内で、他地域事例等をもとに設定した目標値。#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での達成を目指す

### ◆ 実現に向けた主要な課題

#### 1 他のサイクルツーリズム推進地域との差別化（2025年度～検討）

- サクリストから選ばれる地域となるためには、サイクルツーリズムを推進している他地域との差別化が必要となるため、人吉・球磨地域特有の魅力とかけあわせた大会やイベントを企画・実施することが必要

#### 2 PR・新たなイベントの実施（2025年度～検討）

- PRや新たなイベントの実施にあたっては、県観光予算と市町村負担の割合や、イベント対応等の体制分担の調整が必要

#### 3 サクリスト休憩施設・簡易休憩スポットの整備（2027年度～検討）

- 各種施設の整備に係る費用について、県・市町村・DMO等の間で、どのような費用負担の考え方とするか、具体的な費用の見積も踏まえた合意形成が必要

## 周遊旅行の拡大に向けた環境整備や特徴的な旅行商品・フリーパスの組成

### ◆ 背景

- 関係地域では、肥薩線と球磨川という2つの「線」に沿って観光資源が点在しており、周遊旅行の促進による滞在期間の延長、観光消費増大のポテンシャルを有する
- 一方で、12市町村に跨ることもあり、広域での周遊旅行拡大に向けた仕掛けづくりは、なお取組の余地が大きい



### ◆ 目指す姿

- 自然（景観、温泉、アクティビティ等）、文化（神社仏閣、城跡、祭り等）、産業遺産等のテーマごとに12市町村横断でモデルコースを設定し、肥薩線・くま川鉄道・肥薩おれんじ鉄道という鉄道ネットワークを用いた周遊ルートも設定している
- 史跡巡りアプリ等の広域周遊コンテンツとの連携、スタンプラリーなど、関係地域を周遊旅行の一環として訪れる仕掛けづくりが進んでいる
- 「九州旅ネット」をはじめとする広域周遊の取組の中で、上記の周遊ルートを積極的にPRできている
- 周遊ルートの設定に合わせて、「公共交通フリーパス」の設定等、公共交通を用いた周遊の促進・定着も進んでいる
- くまモンポート八代に入港するクルーズ船の乗客向けに、日帰りで関係地域を周遊できるプランを提供できている

### ◆ 期待する効果

- 1 関係地域での滞在期間延長、観光消費額向上
- 2 特定のテーマ、ストーリーをきっかけとした周遊旅行の誘客
- 3 周遊旅行客の肥薩線、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道利用

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人/日・km
- 人吉・球磨地域の入込客数  
68万人増/年
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	約0.2億円	熊本県 市町村 DMO等	● 2ヶ所程度の史跡をAR・VR化し、史跡巡りアプリに登録
運営費用 *2025~39 年度累計	約1.5億円	熊本県 市町村 DMO等	● スタンプラリー、 レールウォーク等の イベントを実施

パターン© 各自治体を中心に取組を進める

## 周遊旅行の拡大に向けた環境整備や特徴的な旅行商品・フリーパスの組成

検討全体の責任主体	: 熊本県
初期投資の主体	: 熊本県、市町村、DMO等
運営の主体	: 熊本県、市町村、JR九州、DMO、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道、地域のバス・タクシー事業者等

### ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体 ———

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域横断で取組を進める体制づくり ☆<u>県、市町村、DMO等</u></li> <li>周遊テーマの詳細化、モデルコースの設定 ☆<u>県、市町村、DMO等</u></li> <li>周遊を促進する仕掛け、公共交通フリーパスの詳細化 ☆<u>県、市町村、JR、DMO等</u></li> </ul>		—		—		<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線復旧時のイベント構想整理 ☆<u>県、市町村、DMO等</u></li> </ul>		—	
初期投資	—		<ul style="list-style-type: none"> <li>史跡巡りアプリ等とのコラボ、スタンプラリー等の環境整備 ☆<u>県、市町村、DMO等</u></li> </ul>		—				—	
運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>「九州旅ネット」をはじめとする各種媒体でのモデルコースPR ☆<u>県、市町村、JR、DMO等</u></li> <li>※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>史跡巡りアプリ等とのコラボイベント、スタンプラリー等の実施 ☆<u>県、市町村、DMO等</u></li> <li>公共交通フリーパスの提供（肥薩線復旧前から先行提供） ☆<u>県、市町村、JR、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道、地域のバス・タクシー事業者等</u></li> <li>復旧を見据えた周遊旅行の実証実験 ☆<u>県、市町村、JR、DMO等</u></li> <li>※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>（左記+）肥薩線を活かした周遊旅行商品の提供・イベント開催 ☆<u>DMO等、県、市町村、JR</u></li> <li>※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>		

## 周遊旅行の拡大に向けた環境整備や特徴的な旅行商品・フリーパスの組成

### ◆ 背景（補足）

- 九州の広域周遊ルートは、「九州旅ネット」や「Onsen Island Kyushu」等のHPで紹介されているが、いずれも肥薩線沿線や人吉・球磨地域の紹介が少ない状況で、周遊ルートとしての認知度向上が課題

【参考】「九州旅ネット」で熊本県を含む「厳選オススメコース」の一覧  
※肥薩線沿線や人吉・球磨地域は含まれていない



フェリーで天草から鹿児島北部に上陸。3大名湯も楽しめる天草、出水、水俣2泊3日旅

シーズン：春 夏 秋 冬  
エリア：熊本県 鹿児島県  
日数：2泊3日



「九州横断バス」で行く阿蘇～黒川～別府。九州3大名湯満喫3泊4日ルート

シーズン：春 夏 秋 冬  
エリア：熊本県 大分県  
日数：3泊4日



九州を横断して3大名湯めぐり！阿蘇（南阿蘇）～高千穂～別府ドライブ2泊3日旅

シーズン：春 夏 秋 冬  
エリア：熊本県 大分県 宮崎県  
日数：2泊3日



2回のフェリー旅も楽しむ島原半島横断&天草満喫2泊3日旅ルート

シーズン：春 夏 秋 冬  
エリア：長崎県 熊本県  
日数：2泊3日



新幹線でびゅーん！熊本～鹿児島 満腹欲張りグルメ旅！

シーズン：春 夏 秋 冬  
エリア：熊本県 鹿児島県  
日数：1泊2日



イベントとあわせて楽しむ黒川温泉&日田市1泊2日の旅

シーズン：春 夏 秋 冬  
エリア：熊本県 大分県  
日数：1泊2日



熊本から長崎へ！フェリーで移動するゆったり、のんびり大人旅。

シーズン：秋 冬  
エリア：長崎県 熊本県  
日数：1泊2日



九州バス旅西まわり2泊3日コース

シーズン：春 夏 秋 冬  
エリア：佐賀県 長崎県 熊本県  
日数：2泊3日

出所）「九州旅ネット」> 厳選オススメコース

### ◆ 目指す姿（補足）

- 具体的な周遊テーマおよび関連する環境整備として、以下のような取組を検討する

分類	施策（案）
自然をテーマとした周遊	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ラフティング、クライミング、SUP等を組み合わせたアクティビティツアー</li> <li>● 温泉や精進料理等を組合せたヘルスツーリズム</li> <li>● 川と海を巡る釣りツアー</li> <li>● 九州自然歩道（人吉コース）の活用</li> </ul>
文化をテーマとした周遊	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 日本100名城（人吉城、熊本城）、続日本100名城（八代城）の城巡り</li> <li>● 青井阿蘇神社、十島菅原神社、相良三十三観音、芦北三十三観音等の神社仏閣巡り</li> <li>● 焼酎、スイーツ、フルーツ等の食材と地域の食文化を組合せたガストロノミーツーリズム</li> <li>● 地域にゆかりのあるマンガ・アニメのモデル地域を巡るアニメツーリズム</li> </ul>
共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通フリーパスの導入</li> <li>● （自然アクティビティ等について）駅からの二次交通の確保（#9の検討に加えて、送迎バス等の整備を検討）</li> <li>● くまモンポート八代に入港するクルーズ船の乗客向けに、観光列車の乗車と人吉・球磨の下車観光を楽しめる日帰りプランを提供</li> </ul>

# 周遊旅行の拡大に向けた環境整備や特徴的な旅行商品・フリーパスの組成

## ◆ 参考事例

### 1 「シンゲンパス」(山梨県)

- 新宿等から甲府までの往復特急きっぷに加えて、バス乗り放題きっぷ、ロープウェイ乗車券、「地域のグルメチケット」を付けた「シンゲンパス Premium」を発売
- もともと秋の紅葉シーズン向けの企画として生まれたが、利用好調につき、2023年は7～11月に拡大
- 「地域のグルメチケット」の利用対象店舗にワイナリーを加えることで、ワインツーリズムも対象にし、「公共交通を使う必然性」を生んだ

### 2 富山県・南砺市

- 金沢市のホテルで、南砺市までのバス割引券や、南砺市の観光をセットにした宿泊プランを販売
- 金沢市のホテルにとっては、南砺市への日帰り旅行が加わることで、連泊につながるメリットがある
- 肥薩線に当てはめると、熊本市や八代市の宿泊施設とのコラボが考えられる



出所) 南砺金沢・世界遺産バスフリーパス公式HP

### 3 「ストリートミュージアム」、「ニッポン城めぐり」

- 史跡めぐりをテーマとしたスマホアプリ
- 「ストリートミュージアム」は、史跡をARやVRで再現できることが特徴で、20万ダウンロードを突破
- 「ニッポン城めぐり」は、全国3,000城の詳細情報や口コミを網羅したことが特徴で、30万ダウンロードを突破。滋賀県で鉄道とのコラボ実績も有し、1万人超を動員



出所) TOPPAN「約50史跡に対応した国内最大級のXR観光プラットフォームアプリ」

### 4 「昇龍道」(中部北陸地方)

- 広域連携DMO(中央日本総合観光機構)が中心となって、自治体や経済団体、民間企業等を巻き込んで、インバウンド向けの広域周遊ルート「昇龍道」を設定
- テーマ別のモデルコースや、季節別のオススメ観光地の選定、ムスリム受入対応など受入体制を整えた上で、粘り強く海外でのプロモーションを続け、人気ルートとして定着



出所) 昇龍道公式HP

## 周遊旅行の拡大に向けた環境整備や特徴的な旅行商品・フリーパスの組成

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は2025～2039年度に発生する費用、  
運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資	約0.2億円	<b>【外部アプリ連携の環境整備】：約0.2億円</b> 2ヶ所程度の史跡をAR・VR化し、史跡巡りアプリに登録すると仮定し概算
運営費用	約1.5億円	<b>【スタンプラリー等のイベント開催】：約1.5億円</b> 「只見線活用計画アクションプログラム2022」に記載の「只見線魅力再発見事業」および「南会津地域の親子対象限定ツアー」相当の費用が15年間発生すると仮定

#### 効果

鉄道関連	肥薩線 輸送密度 600人／日・km への貢献	<b>【観光利用の増加】：89人／日・km</b> #1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での目標値
地域関連	人吉・球磨地域の 入込客数 68万人増／年 への貢献	<b>【観光列車目的以外の入込】：65.4万人／年増</b> 「JR肥薩線復興方針」内で、他地域事例等をもとに設定した目標値。#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での達成を目指す

### ◆ 実現に向けた主要な課題

- 1 地域横断で取組を進める体制づくり（2025～26年度検討）**
  - 関係地域では、DMO（人吉球磨観光地域づくり協議会、DMO やつしろ）、各市町村の観光協会等の団体が既に取り組を進めており、地域を跨いだ連携に向けては、団体間の調整・合意形成を図る体制づくり（分科会の設置等）が必要となる
- 2 広報媒体や外部コンテンツとの連携（2025～28年度検討）**
  - 周遊観光地としての認知度向上を図るためには、市町村独自の取組に加えて、リーチできる層の広い広報媒体や外部コンテンツと連携し、関係地域を知らないユーザーに対しても訴求していくことが必要となる
- 3 公共交通フリーパスの設定（2025～26年度検討）**
  - 公共交通フリーパスの設定にあたっては、対象範囲（バス路線をどこまで含むか等）、金額、収益配分のルール設定など多岐にわたる項目を調整・決定する必要がある

## 市町村内および広域の二次交通整備

### ◆ 背景

- 沿線では、二次交通として路線バス・コミュニティバス・デマンドバス・乗合タクシー等が運行されているが、厳しい事業性や人手不足の中で、本数が限られる路線も多い
- 住民や観光客が鉄道を利用する上で、駅まで／駅からの二次交通の少なさが課題であるとの声が挙がっている



### ◆ 目指す姿

- 人吉・球磨地域では、くま川鉄道および肥薩線の復旧に合わせて、地域公共交通計画の見直しを行い、鉄道とバスの最適な役割分担が実現している
- 八代・芦北地域では、利用ニーズに合わせた運行形態見直しを適宜行いつつ、コミュニティバスや乗合タクシー等によって、駅までの二次交通を確保できている
- 人吉市内では、利用ニーズに合わせた二次交通として、市街地を回遊する交通の再整備がなされている
- 利用ニーズに合わせた新たな広域二次交通として、カーシェア、サイクルシェア（範囲拡大）、日本版ライドシェア等の導入を検討し、必要なサービスが実装されている

### ◆ 期待する効果

- 1 駅までの移動利便性向上による、観光客の鉄道利用率向上
- 2 駅までの移動利便性向上による、日常利用の促進
- 3 鉄道と自動車交通の最適な役割分担による、双方の収支改善

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域の入込客数68万人増／年
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	約0.3億円	熊本県 市町村 事業者等	● 人吉市街地を回遊する交通の整備と、カーシェアの整備を想定
運営費用 *2025~39 年度累計	約4.1億円	熊本県 市町村 事業者等	● 人吉市街地を回遊する交通と、主要駅からのフィーダー交通の拡充を想定

パターン④ 国の補助メニューや民間活力を最大限活用

## 市町村内および広域の二次交通整備

検討全体の責任主体	: 熊本県、市町村、JR九州
初期投資の主体	: 熊本県、市町村、地域のバス・タクシー事業者等
運営の主体	: 熊本県、市町村、地域のバス・タクシー事業者等

## ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体 ———

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>カーシェア、サイクルシェア、日本版ライドシェア等の導入検討</li> <li>☆<u>県、市町村、地域のバス・タクシー事業者等</u></li> <li>各地域の地域公共交通計画の見直し</li> <li>☆<u>市町村、JR、地域のバス・タクシー事業者等</u></li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな地域公共交通計画に基づく路線再編</li> <li>☆<u>市町村、地域のバス・タクシー事業者等</u></li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線および二次交通のダイヤ連携のあり方検討</li> <li>☆<u>JR、市町村、地域のバス・タクシー事業者等</u></li> <li>肥薩線復旧年を見据えた、各地域の地域公共交通計画の見直し</li> <li>☆<u>市町村、JR、地域のバス・タクシー事業者等</u></li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな地域公共交通計画に基づく路線再編</li> <li>☆<u>市町村、地域のバス・タクシー事業者等</u></li> </ul>	—
初期投資	—					<ul style="list-style-type: none"> <li>実証で成果を挙げた新たな二次交通の実装に向けた設備投資</li> <li>☆<u>市町村、県、地域のバス・タクシー事業者等</u></li> </ul>			—	
運営	—		<ul style="list-style-type: none"> <li>新たな二次交通の実証運行</li> <li>☆<u>市町村、県、地域のバス・タクシー事業者等</u></li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>実証で成果を挙げた新たな二次交通の実装</li> <li>☆<u>市町村、県、地域のバス・タクシー事業者等</u></li> </ul>			同左	

## 市町村内および広域の二次交通整備

## ◆ 背景（補足）

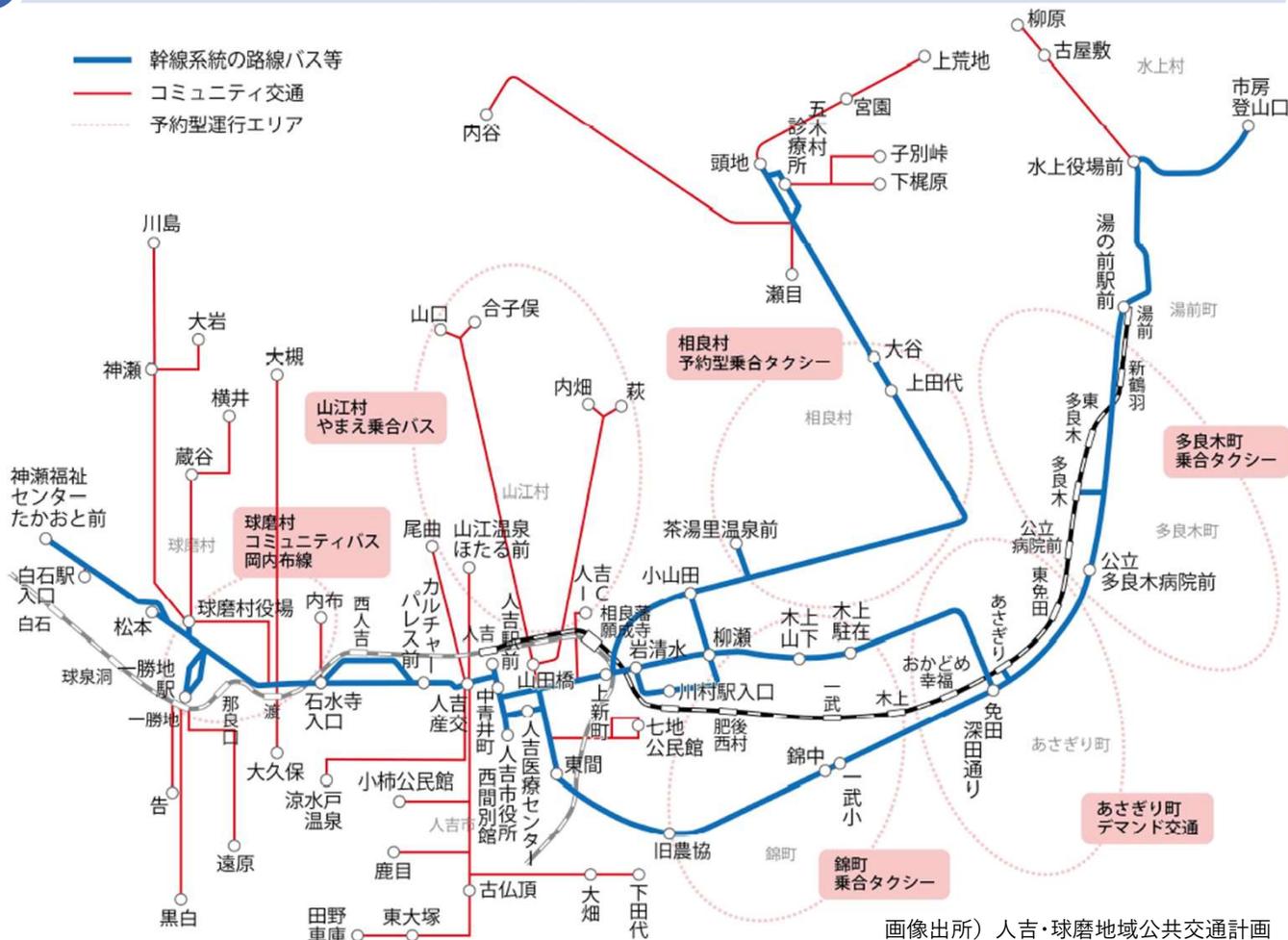
- 肥薩線各駅からは、二次交通として路線バス・コミュニティバス・デマンドバス・乗合タクシー等が運行されており、路線網は既に充実
- 一方で、厳しい事業性や人手不足の中で、本数が限定的な路線が多く、幹線交通との接続が十分ではない路線も存在する
- コミュニティ交通は日常利用向けのダイヤ設定となっている路線が多く、観光客が周遊する際には利用しづらい点も課題となっている

## 1 八代・芦北地域の二次交通（2024年時点）

- 八代市坂本地域では、坂本駅周辺の復旧工事により、乗合タクシーの拠点を応急的に新開橋（坂本駅より数百m）に移設し、八代駅へ向かう定期便と坂本地域内を結ぶ予約便を運行
- 芦北町では、海路駅、吉尾駅、白石駅にアクセス可能な「ふれあいツクールバス」および乗合タクシーを運行中

## 2 人吉・球磨地域の二次交通（2022年時点）

- 人吉・球磨地域では、肥薩線と一部並行する幹線系統の路線バスに加え、肥薩線各駅にも接続する形で、各市町村のコミュニティ交通（コミュニティバス、デマンドバス、乗合タクシー等）が運行されている
- 観光客の利用が多い路線としては、人吉市街地の二次交通として、人吉周遊バス「じゅぐりっと号」が1日11便運行されている



## 市町村内および広域の二次交通整備

### ◆ 目指す姿（具体例①：広域二次交通）

- 利用ニーズに合わせた新たな広域二次交通として、カーシェア、サイクルシェア（範囲拡大）、日本版ライドシェア等の導入を検討の上で、各自治体の計画に反映し整備を進める

分類	内容
主に 観光向け	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人吉駅前に数台のカーシェア拠点を設置</li> <li>● サイクルシェアを人吉市内から球磨村やくま川鉄道沿線へ拡大</li> <li>● 繁忙期に肥薩線の観光列車に合わせた観光周遊バスを運行</li> </ul>
主に 日常向け	<ul style="list-style-type: none"> <li>● くま川鉄道および肥薩線の再編に合わせて、人吉・球磨地域における鉄道とバスの役割分担を最適化させる</li> </ul>
観光・日常 双方向け	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人手不足等により公共交通が不足する曜日・時間帯を中心に、日本版ライドシェアを導入</li> </ul>

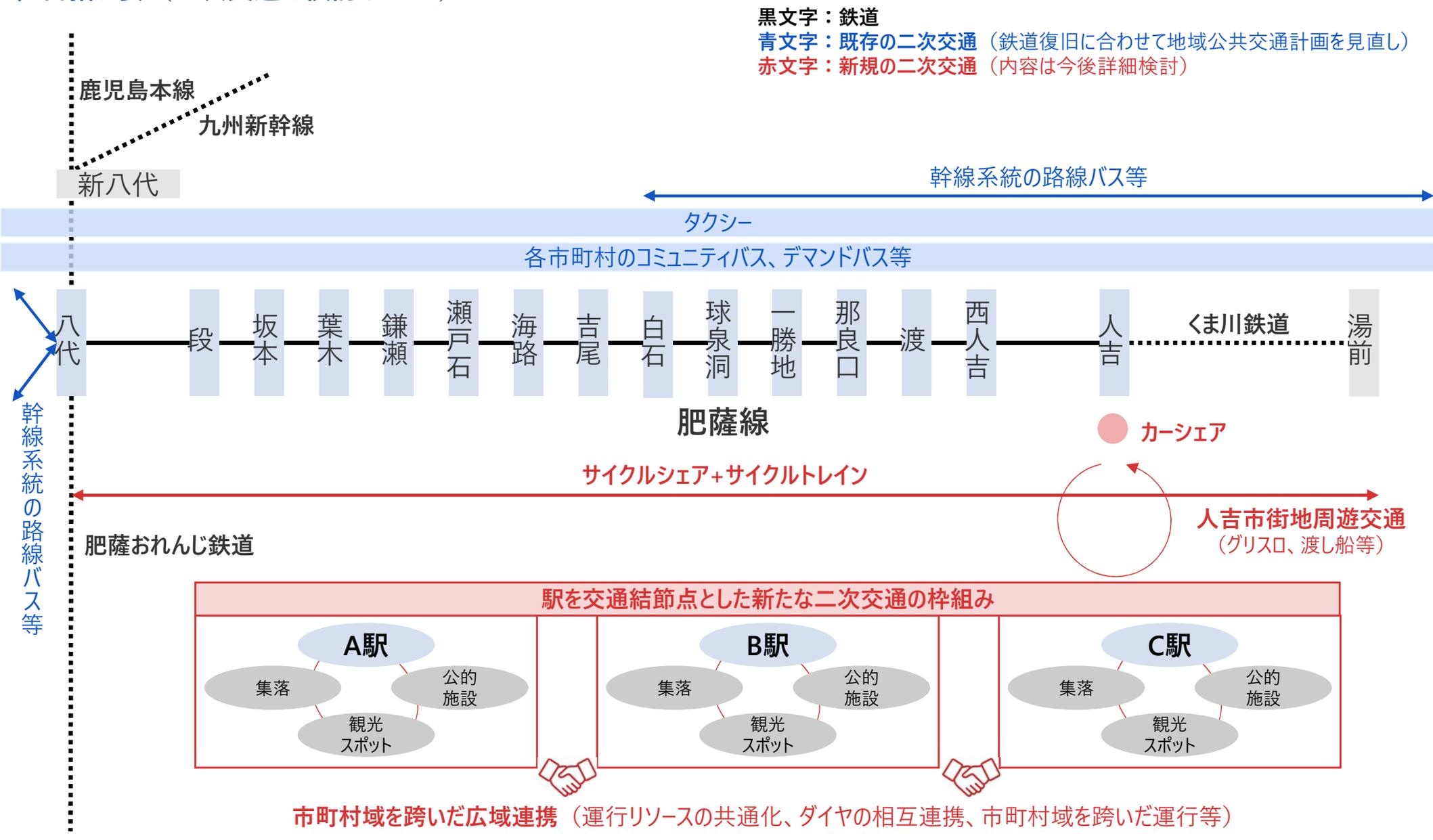
### ◆ 目指す姿（具体例②：各市町村内の二次交通）

- くま川鉄道および肥薩線の復旧に合わせて、地域公共交通計画の見直しを行い、鉄道とバスの最適な役割分担を図る
- 観光の拠点となる人吉駅周辺では、「歩いて楽しめるまちづくり」と連携した新たな二次交通の整備を検討する

分類	内容
各市町村 共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 路線バス・コミュニティバス・乗合タクシー等による駅へのアクセスを継続して確保しつつ、利用ニーズに合わせて運行形態を見直し</li> <li>● 鉄道復旧時は、鉄道のダイヤと二次交通のダイヤを緊密に連携させる</li> </ul>
人吉市	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人吉駅～青井阿蘇神社～人吉城～HASSENBA付近を周遊するグリーンスローモビリティ（もしくは自動運転バス）等の周遊交通を検討する</li> <li>● HASSENBA～人吉城～青井阿蘇神社付近で球磨川を横断する観光渡し船の整備を検討する</li> </ul>

## 市町村内および広域の二次交通整備

## ◆ 目指す姿（二次交通の検討イメージ）



## 市町村内および広域の二次交通整備

## ◆ 参考事例

## 1 JR只見線沿線

- 災害からの復旧工事中より、二次交通の拡充に取組み、只見線と接続する周遊バスの運行、レンタサイクルの導入、観光タクシーの運行等を実施した
- 被災区間の復旧後は、季節・曜日限定で列車に接続する観光周遊バスを運行するとともに、会津川口駅にレンタカーを設置し、観光客から好評

## 2 宮崎駅（宮崎県宮崎市）

- 駅前を周遊する二次交通として、10人乗りのグリーンスローモビリティ「ぐるっぴー」を2台導入し、12分間隔という高頻度で有償（1乗車100円）運行
- 「乗って楽しい、見て楽しい」をコンセプトに、観光客向けの交通手段としても定着

**観光周遊バス「自然首都・只見号」時刻表**  
【※土・日・祝日運行】

只見町内の観光名所巡りに便利な周遊バス。どこで乗っても降りてもその都度200円施設巡りや、温泉入浴、お食事など途中下車して、次の時間までの楽しみ方は工夫次第！各施設の詳細はお問い合わせいただくか、HP等で事前にご確認ください。

9:07番 小出方面	JR只見線 乗降時刻										14:35番 若松方面	16:31番 小出方面	18:01番 若松方面	20:03番 小出方面	
只見駅	9:25	10:00	10:05	11:25	12:00	12:05	13:55	14:30	14:35	15:55	只見駅				
叶津集会所	9:30	9:55			11:30	11:55		14:00	14:25		叶津集会所				
蒲生集会所	9:33	9:52			11:33	11:52		14:03	14:22		蒲生集会所				
河井權之助 記念館	9:40	9:45			11:40	11:45		14:10	14:15		河井權之助 記念館				
ただみ・ブナと川 のミュージアム前			10:10	11:20						14:40	15:50	ただみ・ブナと川 のミュージアム前			
J-POWER 只見展示館		10:15	11:15							14:45	15:45	J-POWER 只見展示館			
田子倉展望台			10:30	11:00						15:00	15:30	田子倉展望台			
只見中学校入口						12:15	13:43					只見中学校入口			
亀岡多目的広場 入口						12:23	13:35					亀岡多目的広場 入口			
季の郷湯ら里 入口						12:24	13:34					季の郷湯ら里 入口			
ただみ・モンと くらの ミュージアム前						12:27	13:31					ただみ・モンと くらの ミュージアム前			

只見町内の観光名所巡りに便利な周遊バス。どこで乗っても降りてもその都度200円施設巡りや、温泉入浴、お食事など途中下車して、次の時間までの楽しみ方は工夫次第！各施設の詳細はお問い合わせいただくか、HP等で事前にご確認ください。

JR只見線の待ち時間や、町内に宿泊した際の移動に便利です。マイクロバス1台（定員29名）で、先着順となるため、満員時はご乗車いただけません。ご不明な点は、只見町インフォメーションセンター（0241-82-5250）までお問い合わせください。

入館料無料の博物館。国指定重要有形民俗文化財（生産用具と仕事着）を収蔵展示する施設

2022年リニューアル。VRで発電所内部を見学

歴史温泉 日帰り入浴施設「むら湯」と宿泊施設を有する「季の郷湯ら里」がある。食事も軽食から定食まで幅広く対応。お土産物も購入できる

最新の英雄河井權之助を紹介「河井權之助記念館」

撮影スポット「叶津川橋梁」

只見の自然を紹介する施設。貴重な町の伝統産品も販売

山の中にビーチパレコートが！おしゃれなカフェも併設

どこから乗っても200円/回 ※1回の乗り降りにつき200円 ※中学生以下100円 未就学児無料



画像出所）只見町インフォメーションセンター「観光周遊バス『自然首都・只見号』時刻表

## 市町村内および広域の二次交通整備

## ◆ 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は2025～2039年度に発生する費用、  
運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

## 費用

初期投資	約0.3億円	<p>【広域向け二次交通整備】：約0.2億円 只見線・会津川口駅の事例（レンタカー4台を整備）と同程度の台数の普通乗用車をカーシェア用に購入すると仮定</p> <p>【人吉市内周遊交通】：約0.1億円 グリーンスローモビリティ（10人乗り）を2台購入すると仮定</p>
運営費用	約4.1億円	<p>【広域向け二次交通整備】：約2.7億円 2022年度の「只見線二次交通整備プロジェクト」予算と同水準を15年間継続すると仮定</p> <p>【人吉市内周遊交通】：約1.4億円 2022年度の宮崎市のグリーンスローモビリティ運行費用の半額程度の運行規模を15年間継続すると仮定</p>

## 効果

鉄道関連	肥薩線 輸送密度 600人／日・km への貢献	<p>【観光利用の増加】：89人／日・km #1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での目標値</p> <p>【買物等利用の増加】：6人／日・km #9、10、12、14合算での目標値</p> <p>【通勤通学利用の増加】：25人／日・km #9、10、12、13、14、16合算での目標値</p>
地域関連	人吉・球磨地域の 入込客数 68万人増／年 への貢献	<p>【観光列車目的以外の入込】：65.4万人／年増 「JR肥薩線復興方針」内で、他地域事例等をもとに設定した目標値。#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での達成を目指す</p>

## ◆ 実現に向けた主要な課題

## 1 交通事業者・観光事業者等との調整（2025～26年度検討）

- 二次交通の再編・新設に向けては、地域のバス会社・タクシー会社・観光事業者等のステークホルダーと十分に調整を図りながら、運行形態や運行主体を決定していく必要がある
- 実現に向けては、各地域の地域公共交通会議での議論を経て、地域公共交通計画に反映する必要がある

## 2 高速バスとの役割分担（2025～26年度検討）

- 肥薩線と並行する幹線交通として高速バスが存在し、肥薩線の復旧後は目的に応じて使い分けたり、往復で使い分けたりすることが想定される。二次交通についても、肥薩線各駅との接続だけでなく、高速バス停（人吉IC）へのアクセスのあり方も併せて検討する必要がある

## 3 利用ニーズ等を見極めるための実証運行（2027～29年度検討）

- 再編・新設する二次交通が実際に住民や観光客のニーズに沿っているかについて、鉄道復旧を待たずに先行して実証運行で検証する必要がある
- 自動運転等の新技術や、日本版ライドシェア等の新たな運行形態については、今後法制度や導入・運行費用が変化する可能性もあり、状況を見極めながら実証運行の内容を決定する必要がある

## くま川鉄道や新八代駅への直通運転

### ◆ 背景

- 肥薩線とくま川鉄道の線路は連続しているが、直通運転は行っておらず、運行本数も限られているため、時間帯によっては乗換に時間を要する
- 肥薩線列車は鹿児島本線への直通運転が少なかったため、新幹線利用を目的とした新八代駅までの接続が課題だという声が挙がっている



### ◆ 目指す姿

- 肥薩線とくま川鉄道が直通運転化することで、肥薩線沿線からくま川鉄道沿線や、くま川鉄道沿線から八代方面への通勤・通学、外出、業務等利用の利便性が向上している
- 肥薩線を新八代駅まで直通運転化することで、肥薩線の新幹線アクセス線としての機能を拡張し、鉄道利用による人吉・球磨地域から熊本・博多・鹿児島・関西方面の利用が増加している
- 遠方から人吉・球磨地域へのアクセス性を向上させることで、入込客数が増加している

### ◆ 期待する効果

- 1 人吉・球磨地域内の移動利便性向上による、通勤通学等での日常利用者数の増加
- 2 新八代駅までのアクセス性向上による、地域住民の外出利用の促進
- 3 新幹線を利用して訪問する観光客のアクセス性向上による、入込客数の増加

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人/日・km
- 人吉・球磨地域の入込客数  
68万人増/年
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	約0.7億円	今後調整	● 運行体制に必要な費用を精査の上、調整が必要
運営費用 *2025~39 年度累計	今後精査	今後調整	● 運行体制に必要な費用を精査の上、調整が必要

パターン④ 国の補助メニューや民間活力を最大限活用

## くま川鉄道や新八代駅への直通運転

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村、JR九州  
 初期投資の主体 : (今後調整)  
 運営の主体 : (今後調整)

## ◆ 実施手順・実施主体 ☆印：各項目の責任主体

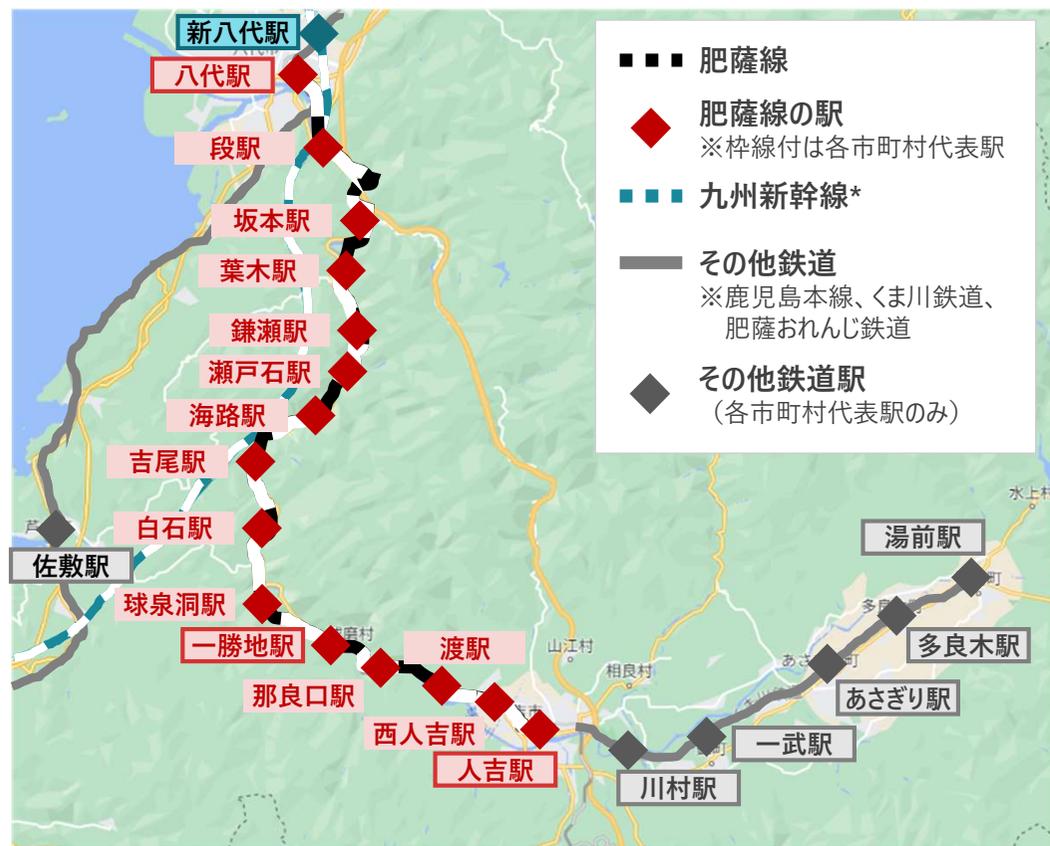
実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>各市町村における利用ニーズ等の取りまとめ ☆市町村、県</li> <li>豊肥本線を参考に実施事項を整理 ☆県、市町村</li> <li>直通運転のダイヤ検討にあたっての地域住民・観光客の利用ニーズ整理 ☆市町村、県</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>くま川鉄道への直通運転化にあたり必要となる設備の検討 ☆県、JR、くま川鉄道</li> <li>くま川鉄道への直通運転ダイヤの検討 ☆県、JR、くま川鉄道</li> <li>新八代駅への直通運転化にあたり必要となる設備の検討 ☆JR、県</li> <li>新八代駅への直通運転ダイヤの検討 ☆JR、県</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>くま川鉄道直通運転化に関して、熊本県、市町村、JR九州、くま川鉄道間の費用負担・役割分担調整 ☆県、市町村、JR、くま川鉄道</li> <li>新八代駅への直通運転化に関して、熊本県、市町村、JR九州間の費用負担・役割分担調整 ☆県、市町村、JR</li> </ul>							
初期投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>くま川鉄道への直通運転工事 ☆ (今後調整)</li> <li>新八代駅への直通運転工事 ☆ (今後調整)</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>	
運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>直通運転化のPR ☆ (今後調整)</li> <li>肥薩線復旧を見据えた実証運行（検討ダイヤに沿って、代行バスにより沿線を実証走行） ☆ (今後調整)</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>直通運転化のPR ☆ (今後調整)</li> <li>くま川鉄道への直通運転を踏まえたダイヤ改定 ☆ (今後調整)</li> <li>新八代駅への直通運転を踏まえたダイヤ改定 ☆ (今後調整)</li> </ul>		

## くま川鉄道や新八代駅への直通運転

## ◆ 背景（補足）

- 肥薩線はくま川鉄道と線路は接続しており、国鉄時代には直通運転の実績もあったが、近年は直通列車の設定が無かった
- 肥薩線と鹿児島本線の直通運転は、特急列車や観光列車に限られており、普通列車で新八代駅経由で新幹線を利用するためには、八代駅と新八代駅の2回乗換が必要だった

【人吉・球磨地域、八代・芦北地域における鉄道路線網】



- 2023年度に実施した「JR肥薩線の復旧に関する住民アンケート」において、肥薩線復旧にあたって希望する施策として最多回答は「新八代駅へ直通し、新幹線との乗り継ぎが良くなる」であり、新八代駅までの直通運転化のニーズは大きい
- 地域住民へのインタビューを通じて、肥薩線とくま川鉄道への接続性の悪さから、（通学利用を中心に）肥薩線の利用を断念した声も集まっており、くま川鉄道直通化による潜在ニーズが存在する

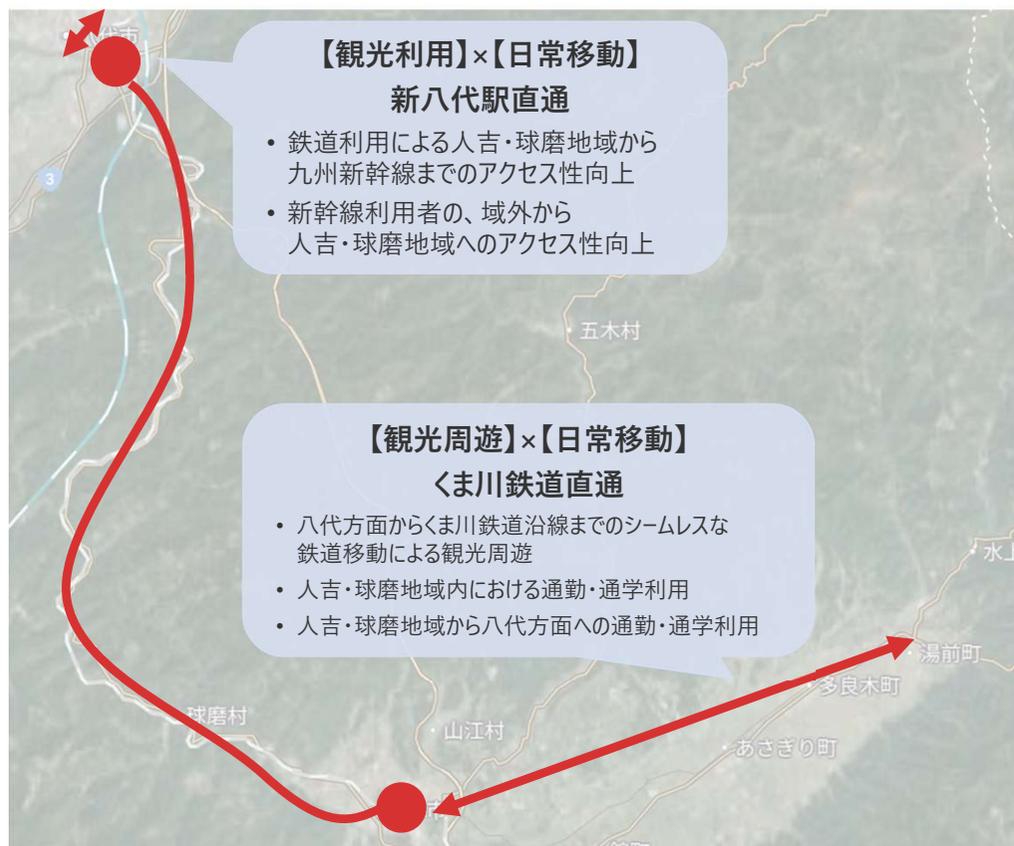
「JR肥薩線の復旧に関する住民アンケート」における希望する施策



## くま川鉄道や新八代駅への直通運転

### ◆ 目指す姿（補足）

- 肥薩線とくま川鉄道が直通運転化することで、人吉・球磨地域内や人吉・球磨地域から八代方面への通勤・通学利用の利便性を向上させる
- 肥薩線を新八代駅まで直通運転化することで、鉄道利用による人吉・球磨地域から八代以遠へのアクセスや、域外から人吉・球磨地域へのアクセスを向上させる



### ◆ 参考事例

#### 1 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、熊本方面などへの移動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
- 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



画像出所) 肥後おおづ観光協会HP「JR肥後大津駅 南阿蘇鉄道乗り入れ記念イベント」

## くま川鉄道や新八代駅への直通運転

## ◆ 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は2025～2039年度に発生する費用、効果は2040年度目標値

## 費用

初期投資	約0.7億円	<p>【くま川鉄道直通化に改修費用】：約0.7億円 肥薩線とくま川鉄道の直通化にあたって必要となる、信号設備等の保安設備の改修費用を想定</p> <p>【新八代駅までの直通運転化に係る費用】：－ 設備上の制約はなく、ダイヤ調整のみ必要と想定</p>
運営費用	今後精査	運行体制に必要な費用を精査の上、調整が必要

## 効果

鉄道関連	肥薩線 輸送密度 600人／日・km への貢献	<p>【観光利用の増加】：89人／日・km #1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での目標値</p> <p>【買物等利用の増加】：6人／日・km #9、10、12、14合算での目標値</p> <p>【通勤通学利用の増加】：25人／日・km #9、10、12、13、14、16合算での目標値</p>
地域関連	人吉・球磨地域 の入込客数 68万人増／年 への貢献	<p>【観光列車目的以外の入込】：65.4万人／年増 「JR肥薩線復興方針」内で、他地域事例等をもとに設定した目標値。#1、2、3、4、5、7、8、9、10、11、14合算での達成を目指す</p>

## ◆ 実現に向けた主要な課題

- 1 利用実態・ニーズ等の調査・整理（2025～26年度検討）
  - 直通運転ダイヤの検討の前段として、住民アンケートや観光客アンケート、被災前の肥薩線利用実態、くま川鉄道の利用実態を調査・整理する必要がある
- 2 運行主体の検討・協議（2027～29年度検討）
  - くま川鉄道や新八代駅へ直通運転を行う際に、車両の運用（どの鉄道会社が保有する車両を直通させるか）、乗務員の運用、運行管理方法、車両使用料の考え方等を整理する必要がある
- 3 直通運転ダイヤの検討（2027～29年度検討）
  - 利用実態・ニーズ等の調査・整理結果を踏まえた上で、住民の遠出利用や観光客の往来等の具体的ターゲットを設定した上で、直通運転ダイヤの検討を行う必要がある
- 4 肥薩線復旧を見据えた実証運行（2030～32年度検討）
  - 検討したダイヤに沿って、代行バスをくま川鉄道沿線から肥薩線沿線、鹿児島本線沿線を走行することで、ダイヤの利便性や利用ニーズを検証する必要がある
- 5 費用負担の詳細化（2030～32年度検討）
  - 直通運転化にあたって必要となる保安設備改修の工事実施主体（行政や三セクで実施するか、JR九州が受託するか等）と費用負担割合の事前調整が必要となる

## 地域性を活かした学びの提供と、教育旅行の誘致

### ◆ 背景

- 人吉・球磨地域および八代・芦北地域では、自然・文化・産業遺産の三大観光資源が点在し、学生の校外学習や生涯学習に適している
- 災害復旧工事により、肥薩線周辺ではスポーツ施設等の交流拠点の整備が進む
- 令和2年7月豪雨の被害と復興を将来にわたって語り継ぐ必要がある



### ◆ 目指す姿

- 肥薩線および関係地域の自然・文化・産業遺産、令和2年7月豪雨からの復興等に関する学習プログラムを提供し、小中高生の遠足や修学旅行の誘致が進んでいる
- 関係地域の学校では、「肥後っ子防災移動教室」の実施や、遠足・校外学習・修学旅行等での肥薩線利用が推進されている
- 関係地域の小学校・中学校・高校の遠足・校外学習・修学旅行等では肥薩線の利用が推進されている
- 地域住民向けの生涯学習プログラムを駅や列車内で提供し、住民の文化活動・交流の場として活用されている

### ◆ 期待する効果

- 1 団体旅行客の増加による入込客数、鉄道利用者数の増加
- 2 学生をはじめとする地域住民の肥薩線に対するマイルール意識醸成

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人/日・km
- 人吉・球磨地域の入込客数68万人増/年
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	—	—	● 既存施設の活用を想定
運営費用 *2025~39 年度累計	約3.8億円	熊本県 市町村 DMO等	● 教育旅行への助成、 教育旅行向け列車の 貸切運行、教育旅行 向けコンテンツの提供等 を想定

パターン© 各自治体を中心に取組を進める

## 地域性を活かした学びの提供と、教育旅行の誘致

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村  
 初期投資の主体 : —  
 運営の主体 : 熊本県、市町村、JR九州、DMO等

## ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>県教育委員会や県外の教育機関等の関係機関に対するニーズ調査 ☆県</li> <li>幼稚園・保育園、小中学校に対するニーズ調査 ☆市町村</li> <li>各市町村で提供可能なプログラムの整理、相互連携の検討 ☆市町村、県</li> <li>鉄道を活かした学習プログラムの検討 ☆県、市町村、JR</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>(必要に応じて) 学習プログラムの追加、見直し ☆市町村、県、JR</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線復旧後の学習プログラム検討 (学習列車等) ☆県、市町村、JR</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>	
初期投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>									
運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>二</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>学習プログラムの実証 ☆市町村、県</li> <li>学習プログラムに合わせた代行バス運行 ☆県、市町村、JR、DMO等 ※JRは内容検討への協力</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>(左記+) 肥薩線の列車を活かした教育プログラムの提供・販売 ☆県、市町村、JR、DMO等 ※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>	

## 地域性を活かした学びの提供と、教育旅行の誘致

### ◆ 背景（補足）

- 関係地域には、人吉スポーツパレス・人吉カルチャーパレス、球磨村総合運動公園、水上スカイヴィレッジ等のスポーツ・研修施設が立地し、各市町村も教育・研修・スポーツ旅行の誘致に取り組んでいる
- 災害復旧工事の中で、スポーツ施設等の交流拠点の再整備も予定されている
- 災害の伝承と脱炭素・SDGsを学ぶ場として、球磨村の取り組みや、球磨村森林組合の球泉洞をはじめとした教育旅行等の誘致に取り組んでいる



人吉スポーツパレス

### ◆ 参考事例

#### 1 三陸鉄道・震災学習列車

- 教育旅行向けの臨時列車を運行し、記念乗車証や事前学習資料を提供
- 車内では、三陸鉄道社員もしくは沿線住民が車内で震災の状況を説明
- 岩手県内の利用団体が申し込む場合は、県の利用者補助制度を利用可能



画像出所) 岩手県HP「三陸鉄道（いわてお国自慢）」

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は2025～2039年度に発生する費用、運営費用は2025～2039年度累計効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資

—

← 既存施設の活用を想定

運営費用

約3.8億円

← **【学習プログラムの提供】：約3.8億円**  
「只見線利活用アクションプランプログラム2022」内の「只見線学習列車プロジェクト」のうち、「学習列車の運行」・「只見線全国高校生サミット事業」・「会津線・只見線体験事業」の合計額（25,039千円）×15年が発生すると仮定

#### 効果

鉄道関連

肥薩線  
輸送密度  
600人／日・km  
への貢献

← **【関係地域外からの利用】：28人／日・km 増**  
週に1校程度の利用×100人×52週×往復÷365日と仮定

← **【関係地域内の利用】：11人／日・km 増**  
合計20校程度の利用×100人×往復÷365日と仮定

地域関連

人吉・球磨地域の  
入込客数  
68万人増／年  
への貢献

← **【関係地域外からの来訪】：0.5万人／年 増**  
週に1校程度の利用×100人×52週と仮定

### ◆ 実現に向けた主要な課題

#### 1 市町村間の連携によるプログラム実施（2025～26年度検討）

- 各市町村で提供可能なプログラムに、肥薩線という移動軸を加えて、広域での移動を促す仕組み（肥薩線利用時の助成等）が必要

#### 2 プログラムの実証実施（2027～29年度検討）

- 肥薩線の復旧前に、鉄道を利用した教育旅行等のニーズを検証することが必要（代行バスを運行しプログラムを組み合わせる等）

## 生活・交流拠点としての駅再整備

### ◆ 背景

- 地域の拠点と位置づけられる駅でも、駅舎内には待合スペース等があるのみで、駅周辺も含めて生活・交流の拠点機能を果たせていないケースが存在する
- 長期にわたる人口動態の変化により、現在の駅および駅周辺施設の立地や内容がニーズに合っていないケースも存在する



### ◆ 目指す姿

- 坂本駅は、駅周辺で整備が進む行政・商業・医療施設、災害公営住宅等の生活・交流施設へ、駅から徒歩で移動できる環境を整え、駅と一体となったまちづくりが進んでいる
- 渡駅は、球磨村復興計画や利用ニーズに沿って、駅再整備を検討する。その他の駅も、復旧工事にあたり最適な駅立地の検討がなされている
- このほか、人吉駅等の一部駅の駅舎内や駅近くで、学習スペースや保育施設等の生活拠点や、カフェ等の交流拠点の整備がなされている

### ◆ 期待する効果

1

駅周辺の生活・交流拠点化による、まちの魅力向上

2

駅および駅周辺での施設利用を契機とした、日常利用の拡大

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	約2.8億円	熊本県市町村	● 2駅程度で駅舎および駅周辺の施設整備を進めると仮定し概算（人吉駅は#2に計上）
運営費用 *2025～39年度累計	—	熊本県市町村事業者等	● 入場料や利用料収入で相殺される費用や、駅舎の維持管理費用（下法人負担）は含まない

パターン④ 国の補助メニューや民間活力を最大限活用

## 生活・交流拠点としての駅再整備

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村  
 初期投資の主体 : 熊本県、市町村  
 運営の主体 : 熊本県、市町村、JR九州、地域事業者等

## ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体 ———

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅および駅周辺整備の項目整理、概算見積 ☆市町村、県、JR</li> <li>事業スキームおよび費用の詳細化 ☆県、市町村、JR</li> <li>駅立地の検討 ☆県、市町村、JR</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>(駅改築の場合は) 詳細設計 ☆県、JR</li> <li>(駅周辺整備の場合は) 各市町村計画への反映、詳細計画策定 ☆市町村</li> <li>商業施設整備等における官民連携手法の検討、連携先募集、資金調達支援(国補助制度の活用、地銀との連携等) ☆県、市町村</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線復旧に向けた広報、イベントの計画 ☆県、市町村、JR</li> </ul>		—	
初期投資	—		<ul style="list-style-type: none"> <li>(駅改築の場合は) 駅舎の土地・建物の行政もしくは第三セクターに対する資産譲渡 ☆JR→☆県、市町村</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>(駅改築/駅周辺整備の) 工事発注・進捗管理 ☆県、市町村</li> </ul>		—		
運営	—		<ul style="list-style-type: none"> <li>生活・交流施設の実証運営(仮説店舗の運営等) ☆市町村、県</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>(左記+) 完成した施設より順次営業開始 ☆地域事業者等</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>(左記+) 復旧記念イベントの実施 ☆県、市町村、JR</li> <li>※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各施設の継続運営 ☆地域事業者等、県、市町村、JR</li> <li>※JRはPRへの協力</li> </ul>	



## 生活・交流拠点としての駅再整備

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は2025～2039年度に発生する費用、  
運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資	約2.8億円	<b>【駅舎再整備】：約2.8億円</b> 会津柳津駅と同規模の再整備を2駅行うと仮定 ※人吉駅の再整備は#2に含む
運営費用	—	入場料や利用料収入で相殺される費用や、 駅舎の維持管理費用（下法人負担）は含まない

#### 効果

鉄道関連	肥薩線 輸送密度 600人／日・km への貢献	<b>【買物等利用の増加】：6人／日・km</b> #9、10、12、14合算での目標値 <b>【通勤通学利用の増加】：25人／日・km</b> #9、10、12、13、14、16合算での目標値
------	----------------------------------	--

### ◆ 実現に向けた主要な課題

- 1 拠点整備のフィジビリティ・スタディ（2025～26年度検討）**
  - 生活・交流拠点の整備に向けては、具体的な立地、規模、機能について、地元事業者等へのマーケットサウンディングも踏まえて仕様を決定する
  - 新たに整備する施設における具体的な官民連携手法については、費用の概算見積りやマーケットサウンディングも踏まえて決定する
- 2 初期投資負担の軽減（2025～26年度検討）**
  - 各市町村計画や復旧工事との一体的な計画・工事による費用低減や、国補助等の活用など、初期投資負担の軽減に向けた整理を行う
- 3 駅舎の権利関係の整理（2025～26年度検討）**
  - 各駅舎は土地・建物ともにJR九州の所有となっているが、復興後は上下分離方式への移行に伴い、第三セクター等に所有権を移転することを想定する。復旧前に改築工事を実施する場合は、土地・建物の所有権を前倒しで移転するなど、権利関係の整理が必要となる

## 通勤・通学時間帯の増発

### ◆ 背景

- 通勤・通学時間帯のダイヤ本数が少なく、特に部活動終わりや塾終わりに時間の合う列車が不足している
- テスト期間などの時短授業時に利用可能な便が不足している
- 上記の場合、自家用車での送迎が必要となり、保護者負担が大きい



### ◆ 目指す姿

- 朝・夕時間帯で増発し、球磨村エリアや人吉市西部在住の住民を中心に肥薩線での通勤・通学利便性が向上している
- テスト期間に臨時ダイヤ設定を行うなど、柔軟な鉄道移動が提供されている

被災前時点のダイヤ

下り (人吉方面)				上り (八代方面)							
5時	6時	7時	~	12時	13時	~	17時	18時	19時	20時	~
●	●			●				●	●		

バスによる実証運行等でニーズを検証した上で、車両や人員等のリソース制約も加味して復旧後のダイヤを検討する

復旧後のダイヤ (例)

(○：臨時便)

下り (人吉方面)				上り (八代方面)							
5時	6時	7時	~	12時	13時	~	17時	18時	19時	20時	~
●	●	●		●	○		●	●	●	●	

### ◆ 期待する効果

- 1 肥薩線の利便性向上
- 2 通勤・通学者による肥薩線の利用者数増加
- 3 日常移動における肥薩線利用の増加によるマイレール意識の醸成

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人/日・km
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	今後精査	今後調整	● 必要車両数が増加する場合は、初期投資が発生する可能性有り
運営費用 *2025~39 年度累計	約3.7億円	今後調整	● 実証運行の結果も踏まえてダイヤを検討し、費用やリソース制約を踏まえて負担主体を調整する ● 必要人員数が増加する場合は費用が変動する可能性有り

パターン© 各自治体を中心に取組を進める

## 通勤・通学時間帯の増発

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村  
 初期投資の主体 : (今後調整)  
 運営の主体 : (今後調整)

### ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体 ———

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証ダイヤの検討 ☆県、市町村、JR</li> <li>通勤・通学における移動ニーズの調査・整理 ☆市町村、県</li> </ul>	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスによる実証運行やリソース制約を踏まえたダイヤ検討 ☆県、市町村、JR</li> <li>増便に向けた運行体制検討 ☆県、市町村、JR</li> <li>増便に係る費用や収入を踏まえた、費用負担スキームの詳細化 ☆県、市町村、JR</li> </ul>	—	—	—	—
初期投資	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
運営	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線住民への実証実験の事前周知 ☆県、市町村、JR</li> <li>バスによる実証運行 ☆県、市町村、JR</li> <li>実証運行利用状況を踏まえた効果検証 ☆県、市町村、JR</li> <li>※いずれもJRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学利用のPR ☆県、市町村、JR</li> <li>※JRは内容検討やPRへの協力</li> <li>増便ダイヤの本格運行 ☆JR</li> </ul>	—	—

## 通勤・通学時間帯の増発

### ◆ 背景（補足）

- 被災前時点の肥薩線は、八代発・下り（人吉方面）の朝方の列車が5時台と6時台に各1本、人吉発・上り（八代方）の夕方列車が18時台と19時台に各1本と、通勤・通学時間のダイヤ本数が少ない
- テスト期間などの時短授業の際に利用可能な日中時間帯の便が不足しており、列車まで校内で待機するか、保護者に送迎を依頼する必要があることも課題の1つとなっている

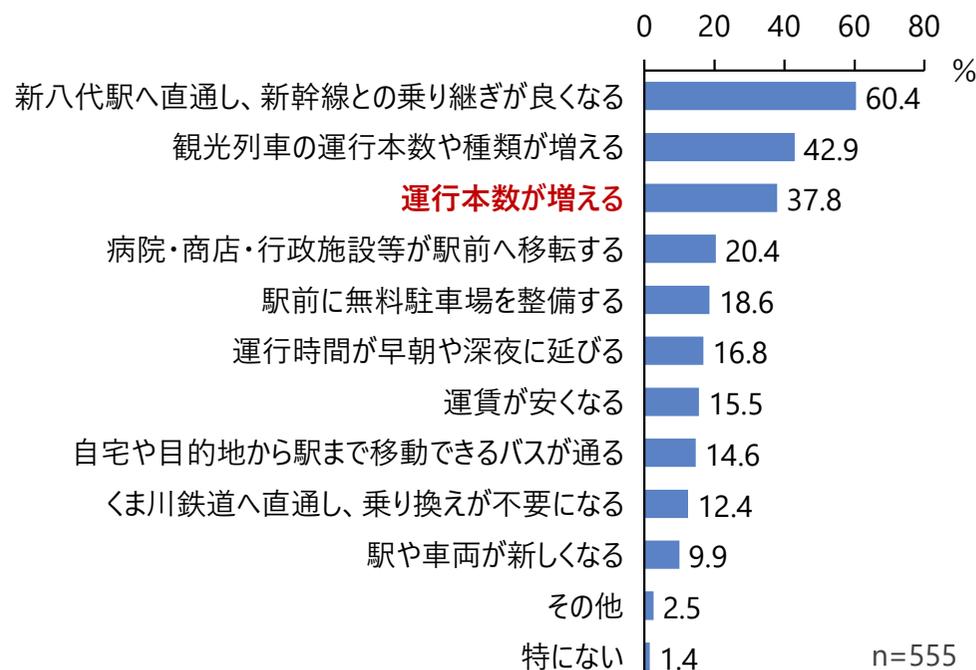
#### 被災前時点のダイヤ\*

八代発・下り（人吉方面）（特急除く）				
八代		5:15	6:58	～
人吉		6:37	8:12	
くま川鉄道 人吉発・下り方面への乗り継ぎ				
人吉温泉		7:24	8:23	～
くま川鉄道 湯前発・上り方面からの乗り継ぎ				
人吉温泉	～	18:20	19:27	～
人吉発・上り（八代方面）（特急除く）				
人吉	～	18:35	19:45	～
八代		19:54	21:04	

\* 2020年6月時点のダイヤ

- 2023年に実施した「JR肥薩線の復旧に関する住民アンケート」によると、「運行本数が増える」施策に対する住民からの希望は大きい

#### 希望する施策（上位5つのみ抜粋）



# 通勤・通学時間帯の増発

## ◆ 参考事例

### 1 北条鉄道（兵庫県加西市・小野市）

- 鉄道事業者・行政・住民が一丸となった再生運動を続け、少子高齢化や人口減少が続く中でも通勤・通学利用者数を維持
- 主に通学の利便性を高めることを目的として、2020年に交換設備を1.8億円で増設し、平日朝3往復、夜2往復増便
- 事業費は、国・県・市の補助金に加えて、0.5億円は加西市に対する「企業版ふるさと納税」制度を活用して調達。2022年には中古車両の増備を行い、事業費3,000万円のうち1,300万円をクラウドファンディングで調達
- 利用者のニーズに即した増便の効果もあり、2023年度の輸送人員数は過去最高を記録

年間乗車人数  
(千人/年)



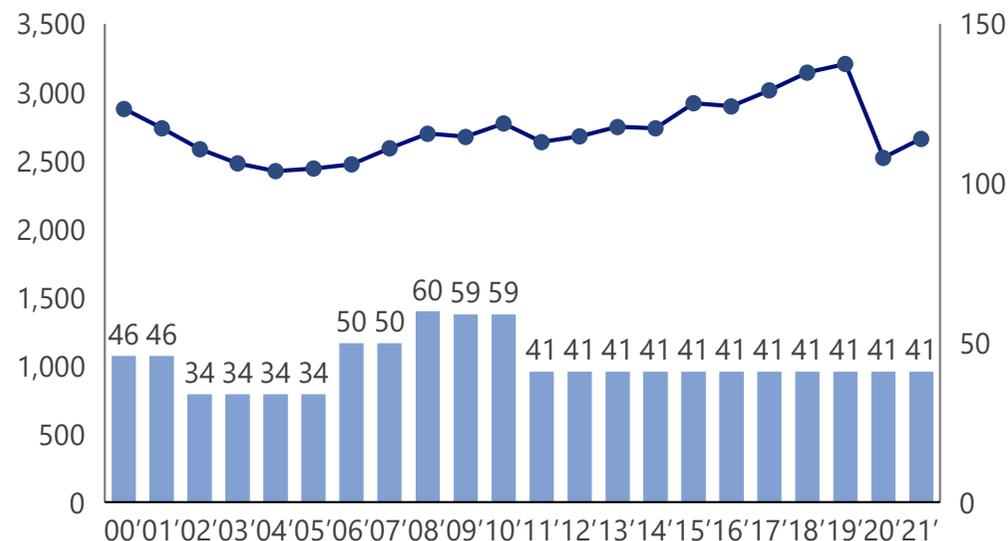
▲ 増発 (+コロナ禍)  
▲ 車両増備

出所) 加西市地域公共交通計画、北条鉄道HP「会社の現状」より作成

### 2 JR高山本線（富山県富山市）

- 増発や新駅設置の実証実験でニーズを確認した上で、特に効果の見られた取組を継続
- 社会実験時の増発に係る経費は、運賃収入増加分を除いたうえで、富山市が全額負担しており、2009年度には約1億1,500万円を負担
- ※肥薩線とは輸送密度の水準が異なるが、実証実験によるニーズ検証を踏まえて増発（および新駅設置）を実施した参考事例として掲載

輸送密度 (人/日)      普通列車運行本数 (本/日)



社会実験      活性化事業

出所) 高山本線ブラッシュアップ会議「高山本線ブラッシュアップ基本計画」より作成

## 通勤・通学時間帯の増発

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資	今後精査	必要車両数が増加する場合は、初期投資が発生する可能性有り
運営費用	約3.7億円	【実証運行費用】：約1.2億円 年間20百万円程度のバス実証を6年間実施すると仮定
		【増発分の列車運行費】：約2.5億円 被災前の列車運行費用2往復分（35.8百万円／年）の運行費用が7年間発生すると仮定 ※朝方に1本、夕方に5本の計6本の増便を想定し、一部列車は途中折り返しのため全線2往復分程度に相当と仮定

#### 効果

鉄道関連	肥薩線 輸送密度 600人／日・km への貢献	【通勤通学利用の増加】：25人／日・km #9、10、12、13、14、16合算での目標値
地域関連	—	観光利用においては観光列車等が利用されることを想定しているため、効果はゼロとしている

### ◆ 実現に向けた主要な課題

- 1 実証ダイヤの検討（2025～26年度検討）
  - 実証運行で用いるダイヤは、地元住民の通勤・通学実態を調査・整理した上で検討する
  - 実証運行により、増便が効果的であった区間・時間帯を確認した上で、ダイヤ改正することを想定
- 2 バスによる実証運行（2027～32年度検討）
  - 鉄道復旧前にバスによる実証運行を行う場合、運行費用の負担割合の整理が必要となる
- 3 費用負担の整理（2030～33年度検討）
  - 増便により増加する運行費用の負担割合と、増加する運賃収入の扱いについて、県や沿線自治体、JR九州での整理が必要となる

## 自家用車や自転車との連携

### ◆ 背景

- 通勤通学や観光において、公共交通を二次交通として利用しづらい場合は、自家用車や自転車の利用が必要となる
- 肥薩線沿線の一部駅では駅前に駐車場を整備済ではあるが、駐車場が整備されていない駅では自動車からの乗り換えに不便さがある
- 人吉駅については、駅前駐車場のキャパシティ不足を指摘する声がある



### ◆ 目指す姿

- 肥薩線の各駅や、くま川鉄道の各駅前にパークアンドライド駐車場が整備されている
- また、肥薩線利用者は無料で利用可能とすることで、自動車から肥薩線やくま川鉄道への乗換利便性が向上している
- 鉄道車内に自転車を持ち込むことが可能なサイクルトレインを実装することで、ラストワンマイル問題が解消されている

### ◆ 期待する効果

- 1 駅前駐車場整備等による自家用車と鉄道の接続性向上
- 2 サイクルトレイン実装によるラストワンマイルの移動利便性向上
- 3 移動の選択肢増加や、車移動から鉄道利用へのシフトによる市街地での渋滞抑制

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	約0.3億円	熊本県 市町村	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 小規模な駐車場を6駅に整備する費用が発生</li> <li>● サイクルトレインに関しては、車両改造しない想定のため設備投資は不要</li> </ul>
運営費用 *2025～39 年度累計	約1.5億円	熊本県 市町村 くま川鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>● パークアンドライドやサイクルトレインの利用促進に向けた動画作成やSNS等での発信に係る費用が発生</li> </ul>

パターン⑧ 国や県の補助メニューを活用

## 自家用車や自転車との連携

検討全体の責任主体	: 熊本県、市町村
初期投資の主体	: 熊本県、市町村
運営の主体	: 熊本県、市町村、JR九州、くま川鉄道

### ◆ 実施手順・実施主体

—— ☆印：各項目の責任主体 ——

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定						<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サイクルトレインの運用方法検討 ☆<u>熊本県、市町村、JR、くま川鉄道</u></li> </ul>				
初期投資						<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅前駐車場の整備 ☆<u>熊本県、市町村</u></li> </ul>				
運営						<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サイクルトレインの利用促進PR ☆<u>熊本県、市町村、JR、くま川鉄道</u></li> <li>・ パークアンドライドの利用促進PR ☆<u>熊本県、市町村、JR</u> ※いずれもJRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ サイクルトレインの運行 ☆<u>熊本県、市町村、JR、くま川鉄道</u></li> <li>・ サイクルトレインの直通運転対応 ☆<u>熊本県、市町村、JR、くま川鉄道</u></li> <li>・ サイクルトレインの利用促進PR ☆<u>熊本県、市町村、JR、くま川鉄道</u></li> <li>・ パークアンドライドの利用促進PR ☆<u>熊本県、市町村、JR、くま川鉄道</u> ※いずれもJRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>	

## 自家用車や自転車との連携

### ◆ 背景（補足）

- 肥薩線沿線のうち、人吉駅等では駅前駐車が整備されているが、未整備の駅では自動車からの乗り換えが不便である。また、整備済の駅でも駐車スペースが不足している例がみられる
- 自家用車を利用できない学生や観光客は、駅から目的地までの移動手段が限られる

### ◆ 参考事例

#### 1 近鉄志摩線（三重県志摩市等）

- 近鉄山田線・鳥羽線・志摩線で、解体や専用袋収納をせずに自転車を車内に持ち込むことが可能なサイクルトレインを運行
- 2023年11月に、沿線の高校生の通学手段として「通学用サイクルトレイン」の実証運行も開始



画像出所）国交省「全国サイクルトレイン情報交換会」

### ◆ 費用および効果の試算方法

注）初期投資は2025～2039年度に発生する費用、運営費用は2025～2039年度累計効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資

約0.3億円

【駐車場の整備】：約0.3億円（耐用年数15年）  
数台程度の小規模な駐車を6駅に整備し、1件あたりの整備費用を5百万円と想定

運営費用

約1.5億円

【パークアンドライド、サイクルトレインの利用促進PR】：約1.5億円  
動画サイト・SNS発信費用として10百万円/年×15年を想定

#### 効果

鉄道関連

肥薩線  
輸送密度  
600人／日・km  
への貢献

【観光利用の増加】：8人／日・km

JR紀勢本線新宮～紀伊田辺駅間では、サイクルトレインが区間利用者数を2%向上させたとしており、肥薩線輸送密度の2%程度の利用増加を見込む

【買物等利用の増加】：6人／日・km

#9、10、12、14合算での目標値

【通勤通学利用の増加】：25人／日・km

#9、10、12、13、14、16合算での目標値

### ◆ 実現に向けた主要な課題

1

駐車場整備する駅、用地の検討（2025～26年度検討）

- ニーズ調査に基づいた駐車場規模の検討と、取得可能な駅周辺用地の調査を平行して行う必要がある

2

サイクルトレインの運用方法検討（2030～33年度検討）

- サイクルトレインのくま川鉄道への直通運転を考慮するために、肥薩線とくま川鉄道で統一された利用ルールや運用方法を定める必要がある

## 定期利用や遠方へのお出かけに対する利用助成

### ◆ 背景

- 球磨村や人吉市西部の地域住民は、鉄道でくま川鉄道方面へ通勤・通学する際に、肥薩線とくま川鉄道それぞれの定期券を購入する必要があるため、費用負担が大きく、肥薩線の利用を断念するケースが存在する
- 鉄道の強みである遠距離利用について、特に大人数の場合は車で移動した方が費用負担が小さいことなどから、遠方へのお出かけの際は鉄道ではなく車移動が選択されることが多い



### ◆ 目指す姿

- 定期代の一部を助成することで、人吉・球磨地域の住民の通勤・通学での鉄道利用を促進し、肥薩線の日常利用者数増加に繋げる
- 遠方へのお出かけ時に肥薩線運賃の一部を助成することで、移動に係る費用負担を軽減し、肥薩線利用促進に繋げる
- 親子連れ限定の子ども特別料金の設定をすることで、子どもと一緒に乗る保護者の利用を取り込みつつ、子どもの鉄道への愛着醸成に繋げる
- 地域団体の団体利用を対象に利用運賃を助成することで、社会見学や文化・スポーツ交流、旅行などの団体移動需要を取り込む

### ◆ 期待する効果

- 1 通勤・通学利用者の増加に伴う、日常利用者数の増加
- 2 各種利用助成による、肥薩線での遠方へのお出かけ利用の増加
- 3 団体移動需要取り込みによる、日常利用者数の増加

#### 関連する効果目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人/日・km
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	—	—	● 設備投資等は不要と想定
運営費用 *2025～39 年度累計	約0.6億円	熊本県 市町村	● 定期代金や新幹線利用時の運賃、親子連れ限定の子ども無料助成、地域団体の団体利用を対象とした利用運賃の助成に係る補填費用が発生

パターン© 各自治体を中心に取組を進める

## 定期利用や遠方へのお出かけに対する利用助成

検討全体の責任主体 : 熊本県  
 初期投資の主体 : —  
 運営の主体 : 熊本県、市町村、JR九州

### ◆ 実施手順・実施主体 — ☆印：各項目の責任主体

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩おれんじ鉄道の運賃助成の取組や、他地域事例を参考にした検討 ☆県、市町村、JR</li> <li>補助対象とすべき利用形態の整理 ☆県、市町村</li> </ul>	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>助成予算の検討 ☆県、市町村</li> <li>利用助成に関するPR ☆県、市町村</li> <li>運用方針の検討 ☆県、市町村、JR</li> </ul>	—	—	—	—
初期投資	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
運営	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助事業等の実施 ☆県、市町村</li> <li>代替バスを利用した実証実験（定期代の一部助成や新幹線利用時の運賃助成等の実施） ☆県、市町村、JR</li> </ul> ※JRは内容検討やPRへの協力	—	—	—	—	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>利用助成の実施 ☆県、市町村</li> <li>利用助成に関するPR ☆県、市町村</li> <li>団体運賃助成の申請窓口対応 ☆県、市町村、JR</li> </ul> ※JRは内容検討への協力	—

## 定期利用や遠方へのお出かけに対する利用助成

### ◆ 背景（補足）

- 地域住民へのインタビューでは、金銭的負担を抑えるために、西人吉から人吉駅間等の短距離の通学定期を購入するよりは、くま川鉄道の通学定期のみを購入し、人吉駅までは自転車等で通学すると言った声も挙がっている
- 車で遠出する際は、車1台あたりに対して移動費用が発生する一方、鉄道で遠出する際は1人あたりに対して移動費用が発生すること等が、鉄道ではなく車が選択される理由となっている

### ◆ 参考事例

#### 1 JR加古川線

- JR加古川線では西脇市、丹波市在住の学生を対象に、西脇市～谷川駅間に係る通学定期券額の2分の1を補助している



画像出所) JR〇-カル線維持・利用促進協議会-兵庫県  
「令和6年度 JR〇-カル線 維持・利用促進協議会」

### ◆ 実現に向けた主要な課題

#### 1 代替バスを利用した実証実験（2027～29年度検討）

- 復旧前に、代替バスを利用した実証実験等を通して、運賃助成施策のニーズを把握し、適切な予算措置を検討することが必要

#### 2 運用面の検討（2030～32年度検討）

- 利用助成の際に、運賃料金を直接割り引くか、現金や地元電子マネーでの還元にするか等の事前検討と、運用面の事前調整が必要

### ◆ 費用および効果の試算方法

#### 費用

##### 初期投資

—

← 設備投資等は不要と想定

##### 運営費用

約0.6億円

← **【地域団体の団体利用を対象とした利用運賃助成】：約0.1億円**

加古川線利用助成事業規模の団体利用助成を復旧後7年継続すると仮定

← **【新幹線利用時の運賃助成】：約0.2億円**

5人/日×人吉～新八代間運賃2,600円/往復×半額補助1/2×365日を復旧後7年継続すると仮定

← **【親子連れ限定 子ども無料助成】：約0.1億円**

5世帯×子ども2人/世帯×人吉～八代間子ども運賃1,300円/往復×土日祝120日を復旧後7年継続すると仮定

← **【定期代金の一部助成】：約0.3億円**

高校生3ヵ月通学定期料金×補助率1/2×4四半期×通学定期利用者数を復旧後7年継続すると仮定

#### 効果

##### 鉄道関連

肥薩線  
輸送密度  
600人/日・km  
への貢献

← **【地域団体の団体利用の増加】：4人/日・km**

1年あたり、10人/団体×80団体の往復利用を想定

← **【新幹線乗換え利用の増加】：10人/日・km**

1日あたり5人の往復利用を想定

← **【親子連れ利用の増加】：13人/日・km**

5世帯×親子4人/世帯×土日祝120日の往復想定

← **【定期代金の一部助成による通学利用の増加】：9人/日・km**

被災前時点における送迎による通学者の10%が肥薩線通学に転移すると仮定

注) 運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

## 駅や列車の仕事拠点・学習拠点としての活用

乗ってこそ肥薩線

### ◆ 背景

- 業務移動需要や、ワーケーション・二地域居住等の関係人口需要、通学需要を取り込むにあたって、現状の駅舎や駅周辺の環境では、列車の待ち時間に仕事や勉強を行うことが難しい
- 列車内も、ワーキングスペースや通信環境等が未整備のため、移動時間に仕事や勉強を行うことが難しい



### ◆ 目指す姿

- 一部の駅舎や駅周辺に簡易なワーキングスペース（コンセント付きのテーブルや、電話ボックス型の個室ワーキングスペース等）を整備することで、日常業務や出張、通学において鉄道が利用される
- 列車内の通信環境を改善（基地局増設、Wi-Fi整備等）した上で、一部車両にテーブルや仕事スペース等を設置することで、日常業務や出張において鉄道が利用される
- 多様な人が集まる鉄道の特性を活かして、駅や列車内で地域の特色を活かしたビジネスマッチングイベントやセミナー等を開催することで、新規ビジネスが創出され、企業が誘致される

### ◆ 期待する効果

- 1 駅や列車で仕事が可能になることによる、日常業務や出張、通学における鉄道利用の増加
- 2 イベント・セミナー等を通じた地域の経済活動の活性化

#### 定量目標 (2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	約6.2億円	熊本県市町村	● ワーキングスペース整備や車内通信環境改善等に係る費用が発生
運営費用 *2025～39 年度累計	約0.7億円	熊本県市町村	● ワーキングスペースの維持管理等に係る費用が発生

パターン④ 国の補助メニューや民間活力を最大限活用

## 駅や列車の仕事拠点・学習拠点としての活用

乗ってこそ肥薩線

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村  
 初期投資の主体 : 熊本県、市町村  
 運営の主体 : 熊本県、市町村

### ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体 ———

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>補助事業等の検討 ☆<u>県、市町村</u></li> <li>地元企業へのアンケート調査等によるニーズ把握 ☆<u>市町村、県</u></li> <li>通信環境改善方法の検討 ☆<u>県、JR</u></li> <li>環境整備が必要な駅の選定 ☆<u>市町村、県、JR</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅環境整備に関する詳細設計 ☆<u>県、JR</u></li> <li>通信環境改善方法の検討 ☆<u>県、JR</u></li> <li>費用負担の整理 ☆<u>県、市町村、JR</u></li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>通信キャリア等との調整 ☆<u>県、JR</u></li> <li>肥薩線の通信環境整備工事に関する詳細設計 ☆<u>県、JR</u></li> </ul>		・二			
初期投資	・—				<ul style="list-style-type: none"> <li>駅の環境整備工事 ☆<u>県、市町村</u></li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線の通信環境整備工事 ☆<u>県、市町村、JR</u> ※JRは内容検討への協力</li> </ul>		—	
運営	・二	<ul style="list-style-type: none"> <li>ワーケーション、ビジネスマッチングイベント等の実証 ☆<u>県、市町村</u></li> <li>ワーケーション等に関する各市町村事業推進 ☆<u>市町村、県</u></li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>コワーキングスペース等の運営 ☆<u>市町村</u></li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>駅施設の維持管理 ☆<u>県</u></li> <li>市町村保有施設の維持管理 ☆<u>市町村</u></li> <li>車両の維持管理 ☆<u>(今後調整)</u></li> <li>ワーケーションイベント等の実施 ☆<u>県、市町村</u></li> <li>コワーキングスペース等の運営 ☆<u>市町村</u></li> </ul>	

## 駅や列車の仕事拠点・学習拠点としての活用

乗ってこそ肥薩線

### ◆ 背景（補足）

- 一部市町村では、関係人口の創出に向けて、「くまりば」（人吉市まち・ひと・しごと総合交流館）等の交流施設・コワーキングスペースの設置を進めている
- 一方で、肥薩線の駅からは離れた立地となっている場合もあり、業務や出張の鉄道利用には必ずしも結びついていない

### ◆ 参考事例

#### 1 銚子電気鉄道（千葉県銚子市）

- 銚子市の温暖な気候、風光明媚な景色、美味しい食事、天然の温泉を魅力としたワーケーションを提供
- Wi-Fiが整備されたワークスペースや、大人数での会議・研修・打合せが実施可能なスペースも整備



画像出所）銚子電気鉄道「銚子でワーケーション！ 犬吠駅2Fのコワーキングスペース、ワーケーションスペースを是非ご利用ください！」

### ◆ その他のアイデア

- 鉄道を活用したビジネス創出、業務・出張利用の促進に向けては、行政機関の駅周辺への設置や、ビジネスマッチングイベントを通じた沿線への企業誘致、駅舎へのサテライトオフィスの設置等のアイデアも挙がっており、今後検討を進める

### ◆ 費用および効果の試算方法

注）初期投資は2025～2039年度に発生する費用、運営費用は2025～2039年度累計効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資	約6.2億円	<b>【ワーキングスペース整備費用】：約0.2億円</b> 「倉敷市ファッションセンター コワーキング施設整備事業」と同規模のリニューアル工事を3箇所行うことを仮定
運営費用	約0.7億円	<b>【車内通信環境改善費用】：約6.0億円</b> 簡易型基地局増設15百万円/km×40kmと仮定
		<b>【ワーキングスペースの維持管理費用】：約0.7億円</b> 光熱費・通信費・清掃費・消耗品費100千円/月＋人件費300千円/月を15年間継続と仮定

#### 効果

鉄道関連	肥薩線 輸送密度 600人／日・km への貢献	<b>【業務・出張利用の増加】：6人／日・km</b> 1日3人の利用者数を想定し、利用者が肥薩線を1往復すると仮定
		<b>【通勤通学利用の増加】：25人／日・km</b> #9、10、12、13、14、16合算での目標値

### ◆ 実現に向けた主要な課題

#### 1 環境整備が必要かつ実施可能な項目の調査（2025～26年度検討）

- ワーキングスペース等として活用できる駅や、追加で必要となる整備内容、列車の通信環境改善等に関して、事前の調査や内容調整が必要

#### 2 費用負担の整理（2027～28年度検討）

- ワーキングスペース等の運営主体を決めた上で、ハード・ソフト整備に要する費用と維持管理費の負担について事前に協議する必要がある
- 車内通信環境改善に係る費用の負担割合を事前に協議する必要がある

## 住民が鉄道に親しむ仕組みづくり

### ◆ 背景

- 鉄道への愛着を持ってもらうためには、肥薩線の復旧や復旧後の運行に地域住民が主体的に関わり、自身の行動が鉄道復旧や運行に繋がっているという実感を持てるようにすることが必要である
- 地域の総意として、マイルール意識の醸成に取り組む決意を表明していくためにも、肥薩線を身近に感じる取組を継続的に実施する必要がある



### ◆ 目指す姿

- 復旧期間中は、肥薩線の復旧に向けたイベントや、枕木名入れ、駅舎デザイン募集等を通して、地域住民のアイデアや名前と肥薩線を結び付けることで、肥薩線に対する愛着が深まっている
- 復旧後は、「乗ってこそ肥薩線」を合言葉に、公共交通の利用促進イベント、町内会・老人会・子供会・福祉施設等の団体単位での利用呼びかけを行う。また、他の利用促進施とも連携し、鉄道への愛着が実際の利用に繋がっている
- また、「未来に向けて」を合言葉に、地域の未来を担う子どもたちが鉄道による移動に親しむために、「スクールトレイン」や「体験旅行」といった取組が学校単位で実施されている
- 全体を通して、未来を担う子どもたちが参画するイベントを重点的に実施し、子どもたちの肥薩線への愛着が深まっている

### ◆ 期待する効果

- |   |                               | 関連する効果目標<br>(2040年度)  |
|---|-------------------------------|---|
| 1 | 地域住民と肥薩線の結びつき強化による、マイルール意識の醸成 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 肥薩線応援収入 2,000万円/年</li> <li>● 人吉・球磨地域公共交通 日常利用率25% (愛着醸成による間接的な寄与)</li> </ul> |
| 2 | 特に、未来を担う子どもたちのマイルール意識の醸成      |   |
| 3 | 団体利用の促進                       |   |

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	—	—	● 設備投資は想定しない
運営費用 *2025~39 年度累計	約4.1億円	熊本県 市町村 DMO等	● 復旧工事体験、枕木名入れ、イベント列車運行、職場体験等の多様なプログラムを実施する想定

パターン© 各自治体を中心に取組を進める

# 住民が鉄道に親しむ仕組みづくり

乗ってこそ肥薩線

重点プロジェクト③

未来に向けて

重点プロジェクト④

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村  
 初期投資の主体 : —  
 運営の主体 : 熊本県、市町村、JR九州、DMO、くま川鉄道、住民団体等

## ◆ 実施手順・実施主体 — ☆印：各項目の責任主体 —

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域横断で取組を進める体制づくり ☆県、市町村、JR、くま鉄、住民団体等</li> <li>市町村横断でのイベント企画 ☆県、市町村、JR、くま鉄、住民団体等</li> <li>各市町村でのイベント企画（幼稚園・保育園・小中学校・地域団体連携等） ☆市町村、住民団体等</li> <li>県立高校と連携したイベントの検討 ☆県</li> </ul>		(左記+) ・業務利用における課題の整理 ☆県、市町村			・(左記+) 復旧後のボランティアガイド制度等の住民参画のあり方を検討 ☆県、市町村、JR、住民団体等 ・復旧関連イベントの検討（完工式式、開通式等） ☆県、市町村、JR、住民団体等			—	・開催するイベントの継続的な見直し ☆県、市町村、JR
初期投資	—									
運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民参加型の利活用ワークショップの開催 ☆県、市町村</li> <li>準備が整ったイベントから順次実施 ☆県、市町村、JR、くま鉄、住民団体等</li> <li>※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>	(左記+) ・復旧工事体験等の復旧関連イベントを実施 ☆県、市町村、JR、DMO等 ※JRは内容検討やPR、安全確保等への協力 ・ワークショップで挙がったアイデアの追加実施 ☆県、市町村、JR、DMO等 ※JRは内容検討やPR、安全確保等への協力				・(左記+) ボランティアガイド認定試験の実施 ☆県、市町村、JR ※JRは内容検討やPRへの協力		(左記+) ・復旧関連イベントの新規実施 ☆県、市町村、JR、くま鉄、住民団体等 ※JRは内容検討やPRへの協力	・(既存イベントの継続実施+) 職場体験、住民向けイベント列車等の提供 ☆JR、県、市町村 ※JRは内容検討やPRへの協力 ・団体旅行時等の肥薩線利用の推進 ☆住民団体等	

## 住民が鉄道に親しむ仕組みづくり

### ◆ 背景（補足）

- 「マイルール意識の醸成による日常利用の創出」に関連して、地元の自治協議会等が中心となって、肥薩線沿線の清掃・除草ボランティア等が継続的に実施されており、こうした取組の輪を広げていく必要がある



画像出所) 八代市「JR肥薩線復旧を願う線路内除草作業」

### ◆ 参考事例

#### 1 JR山陰線、加古川線、姫新線、播但線

- マイルール意識醸成のため、市町村・線区横断の取組として、沿線の高校生が作成したポスターを駅や沿線の公民館、教育・文化施設、各沿線の利用促進イベント等で掲出



画像出所) JR0-カル線維持・利用促進協議会-兵庫県「令和6年度 JR0-カル線 維持・利用促進協議会」

### ◆ 目指す姿（実施事項のアイデア例）

- 日常利用部会で挙げた以下の共創アイデアについて、実施可否や費用を検討し、実施可能な内容から順次実施する
- 一部施策は、くま川鉄道や肥薩おれんじ鉄道での先行実施を行う

分類	内容
復旧工事時の共創	<ul style="list-style-type: none"> <li>復旧工事体験</li> <li>復旧後の姿についての住民ワークショップ</li> <li>駅舎デザイン募集、枕木の名入れ（実際の復旧工事で使用）</li> <li>駅舎や線路の清掃、除草等のボランティア活動</li> <li>駅舎や線路沿いへの花壇設置・花植え、桜の植樹</li> <li>レールウォーク</li> <li>橋梁に絵を描くイベント</li> <li>子どもたちのアイデア募集（列車のラッピングデザイン等）</li> <li>肥薩線を題材としたイラストコンクール（入賞作品は駅舎や復旧後の列車内で掲示）</li> <li>鉄道の仕組みを学ぶ出張授業</li> </ul>
「乗ってこそ肥薩線」	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用に対する運賃助成（#15で別途整理）</li> <li>上記の運賃助成も活用しつつ、町内会・老人会・子供会・福祉施設等の団体単位で肥薩線を積極利用</li> <li>人吉スポーツパレスでのスポーツ大会など、地域のイベントでは肥薩線・くま川鉄道・肥薩おれんじ鉄道のダイヤを踏まえて開催時間を設定</li> <li>「公共交通無料の日」など利用促進イベントを実施</li> </ul>
「未来に向けて」	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係地域の小中学校生（約16,000人）や幼保園児（3歳以上約5,000人）を対象に、従来の「乗り方教室」から発展させて、「スクールトレイン」や「体験旅行」など、より公共交通に親しみを持てるイベントを定期的実施（#11で別途整理）</li> </ul>

# 住民が鉄道に親しむ仕組みづくり

## ◆ 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は2025～2039年度に発生する費用、  
 運営費用は2025～2039年度累計  
 効果は2040年度目標値

### 費用

初期投資	—	← 設備投資等は発生しないことを想定
運営費用	約4.1億円	<b>【イベント実施】：約4.1億円</b> 2025～2032年度は、「只見線アクションプログラム2021」の「みんなの只見線プロジェクト」程度の支出、2033～2039年度は、「只見線アクションプログラム2022」の同プロジェクト程度の支出と仮定

### 効果

地域関連	※経過指標 肥薩線サポーター クラブ会員 10,000人 への貢献	<b>【イベント参加人数】：延べ20,000人</b> 「只見線利活用計画アクションプログラム2018」内の「只見線プラットフォーム構築プロジェクト」の目標値に、肥薩線沿線人口と只見線沿線人口の比率を乗算（×15年分）
地域関連	肥薩線応援 収入 2,000万円／年	

## ◆ 実現に向けた主要な課題

- 1 市町村間の連携によるプログラム実施（2025～26年度検討）**
  - 各市町村で提供可能なプログラムに、肥薩線という移動軸を加えて、広域での移動を促す仕組み（肥薩線利用時の助成等）が必要
- 2 子どもたちに鉄道を見る・知る・触れる機会を提供するイベントの実施（2025～26年度検討）**
  - 「未来に向けて」というキーワードの実現に向けて、地域の子供達に鉄道という乗り物自体に興味を持ってもらうイベント、肥薩線に愛着を持ってもらえるイベントを継続的に実施していくことが必要
- 3 復旧工事体験活動等の安全確保（2027～29年度検討）**
  - 復旧工事体験は、肥薩線への愛着醸成に向けて有望なイベントと考えられるが、参加者の安全確保や復旧工事工期への影響等を精査した上で実施することが求められる
- 4 復旧後も継続できる取組の検討（2030～33年度検討）**
  - 復旧後も住民との共創活動を継続することが必要となるが、一方で復旧後は利用助成等も開始されるため、予算の確保も課題となる。費用対効果を見極めながら、復旧後に長らく継続できる取組を整理していくことが必要である

## 自治体職員等の率先した鉄道利用の実施

### ◆ 背景

- 関係地域では、自治体職員等（県・市町村職員、議会議員等）の公務移動が定常的に発生している一方で、公用車等による移動が多く、必ずしも肥薩線の利用に繋がっていない



### ◆ 目指す姿

- 「隗より始めよ」を合言葉に、自治体職員等の公務移動は肥薩線利用を優先とする「行動指針」が策定されている
- 肥薩線の一部駅や、くま川鉄道の一部駅前に公用車が設置され、自治体職員の移動利便性が向上している
- 出張行程申請手続きの簡素化や、列車ダイヤに合わせた会議時間設定等のソフト面での改革も実施されている
- こうした取組を背景に、自治体職員等の中で実際に肥薩線の利用が進んでいる
- 自治体職員等の率先した利用が、肥薩線の利用増加に寄与するとともに、地域住民の利用機運醸成にも繋がっている

### ◆ 期待する効果

1

自治体職員等の業務利用

2

自治体職員等が率先して鉄道を利用していることを契機とした、地域住民の利用機運醸成

関連する効果目標  
(2040年度)

- 肥薩線輸送密度  
600人／日・km
- 人吉・球磨地域  
公共交通日常利用率  
25%

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	—	—	● 設備投資は想定しない
運営費用 *2025~39 年度累計	約0.7億円	熊本県 市町村	● 自治体職員等の取組 経費

パターン© 各自治体を中心に取組を進める

## 自治体職員等の率先した鉄道利用の実施

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村  
 初期投資の主体 : —  
 運営の主体 : 熊本県、市町村

## ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>業務利用における課題の整理 ☆県、市町村</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>業務利用時の規程類・ルールの変更、行動指針の策定 ☆県、市町村</li> <li>公用車の利用ニーズ調査 ☆県、市町村</li> <li>公用車を設置する駅及び公用車設置台数の検討 ☆市町村、県、JR、くま川鉄道</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>駅に設置する公用車の管理・運営方法の検討 ☆県、市町村、JR、くま川鉄道</li> <li>駅に設置する公用車の手配（各自治体の余剰車両を活用） ☆市町村、県</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>	
初期投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>									
運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>業務移動時の公共交通利用の推進（他の公共交通での先行的な実践） ☆県、市町村</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>業務移動時の肥薩線利用の推進 ☆県、市町村</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>

## 自治体職員等の率先した鉄道利用の実施

### ◆ 目指す姿（具体アイデア）

- 日常利用部会で挙げた以下の施策について、規模や内容を整理した上で、鉄道復旧を待たずに、他の公共交通や代行バス等で実施可能な施策から順次実施する

分類	内容
「隗より始めよ」	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自治体職員（県5,000人、12市町村2,500人）の公務移動や研修移動の際は、肥薩線の優先利用やダイヤを踏まえた行事設定などの「行動指針」を策定</li> <li>● 球磨地域振興局職員の県庁への出張は肥薩線を第一選択肢とする</li> <li>● 議会議員にも肥薩線の積極的な利用を呼びかける</li> <li>● 会議等の会場は、肥薩線での移動を考慮して選定する（八代市内、人吉市内等）</li> <li>● 公共交通の利用にあたって障壁となる規程類・ルール（出張行程申請手続き、経費精算手続き等）を改善し、実際に使いやすい環境を整備する</li> </ul>

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は2025～2039年度に発生する費用、  
運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資

—

← 設備投資等は発生しないことを想定  
※公用車設置は余剰車両活用を想定

運営費用

約0.7億円

← **【自治体職員等の利用】：約0.7億円**  
週100人程度の職員利用×2,000円／往復程度の負担増×52週と仮定（2033年度より発生）

#### 効果

鉄道  
関連

肥薩線  
輸送密度  
600人／日・km  
への貢献

← **【自治体職員等の利用】：14人／日・km 増**  
週100人程度の職員利用×乗車距離は5割×往復×52週と仮定

### ◆ 実現に向けた主要な課題

1

#### 業務利用における課題の整理（2025～26年度検討）

- 公共交通利用促進にあたっては、規程類やルール上での利用障壁や、移動中の業務における情報管理のあり方等を整理する必要がある

2

#### 公用車を設置する駅及び台数の検討（2027～29年度検討）

- 駅からの移動手段として公用車を設置する手法、設置する駅、台数を整理する必要がある

## 長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みづくり

### ◆ 背景

- 被災前の肥薩線は、関係地域のシンボルとして親しまれていた一方で、実際に乗って大切にしていくという「マイルール意識」という観点は、必ずしも十分ではなかった
- 2024年10月に「肥薩線サポーターズクラブ」が創設され、会員数は順調に増加中。こうした応援の輪を実際の利用に繋げていく必要がある



### ◆ 目指す姿

- 「肥薩線サポーターズクラブ」（入会費・年会費無料）の会員基盤を拡大し、復旧に向けた地域の機運醸成を図る
- 無償のサポーターズクラブ活動に加えて、個人や関係地域の法人が「投資や寄附で肥薩線の復旧を応援できる仕組み」を導入し、参加者には特典を付与することで、応援を長期間にわたる「繋がり」や実際の利用に発展させる
- 地域外の居住者も「肥薩線サポーターズクラブ」や「投資や寄附で肥薩線の復旧を応援できる仕組み」に参加可能とすることで、関係人口の創出や肥薩線の観光利用増加に繋げる

### ◆ 期待する効果

- |   |                                       | 関連する効果目標<br>(2040年度)   |
|---|---------------------------------------|--|
| 1 | 地域住民と肥薩線の結びつき強化による、マイルール意識の醸成         | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 肥薩線応援収入 2,000万円／年</li> </ul>  |
| 2 | 地域外から肥薩線を応援する動きの顕在化、長期的な繋がり（関係人口）への発展 | <ul style="list-style-type: none"> <li>● 肥薩線輸送密度 600人／日・km</li> <li>● 人吉・球磨地域公共交通 日常利用率25%（愛着醸成による間接的な寄与）</li> </ul> |

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	—	—	● 肥薩線サポーターズクラブ 会員証の発行、クラウドファンディングサイトの開設等が必要だが、少額のため未計上
運営費用 *2025～39 年度累計	約2.1億円	熊本県 市町村	<ul style="list-style-type: none"> <li>● クラウドファンディングやふるさと納税のプラットフォーム事業者に対する手数料が発生</li> <li>● サポーターズクラブ会員向けのイベント費用が発生</li> </ul>

パターン© 各自治体を中心に取組を進める

## 長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みづくり

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村  
 初期投資の主体 : —  
 運営の主体 : 熊本県、市町村、JR九州

### ◆ 実施手順・実施主体 ☆印：各項目の責任主体

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>「繋がり」を生み出す各仕組みの詳細化 ☆<u>県、市町村</u></li> <li>購入型および投資型クラウドファンディングの内容検討 ☆<u>県、市町村</u></li> <li>肥薩線サポーターズクラブの管理運営方法の整理 ☆<u>県</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線サポーターズクラブ、クラウドファンディング等の内容拡大の検討 ☆<u>県、市町村</u></li> <li>ふるさと納税返礼品の内容拡大の検討 ☆<u>市町村</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>							
初期投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>									
運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>クラウドファンディング先行実施（SL人吉動態保存等対象） ☆<u>市町村、県</u></li> <li>ふるさと納税で肥薩線と関連する返礼品を用意 ☆<u>市町村</u></li> <li>JRキューポ会員等への肥薩線応援呼びかけ ☆<u>JR</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>クラウドファンディングの内容拡大（投資型も実施） ☆<u>県、市町村</u></li> <li>ふるさと納税の内容拡大 ☆<u>市町村</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>同左</li> </ul>

## 長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みづくり

### ◆ 背景（補足）

- 「肥薩線サポーターズクラブ」は2024年9月に設立
- 2024年11月現在、会員数は341人に達した



熊本県の八代駅から鹿児島県の単人駅を結ぶJR肥薩線は、開業から100年以上に亘って多くの方に愛され続けています。令和2年7月豪雨で甚大な被害を受け、一部区間（八代～吉松）で不通となりましたが、地域の支えにより八代～人吉間の鉄道復旧が現実になりました。

災害からの復活を目指すJR肥薩線の早期復旧と復旧後の利活用を応援する場として、「JR肥薩線サポーターズクラブ」を創設しました。一人でも多くの方の応援をお待ちしています。

**入会資格** 肥薩線を応援する **個人** または **団体**

**会員特典**

**特典①**

オリジナルの  
デジタル会員証



**特典②**

沿線の情報を  
メールで配信



お問合せ先

JR肥薩線サポーターズクラブ事務局  
(熊本県企画振興部交通政策・統計局交通政策課)  
電話：096-333-2167

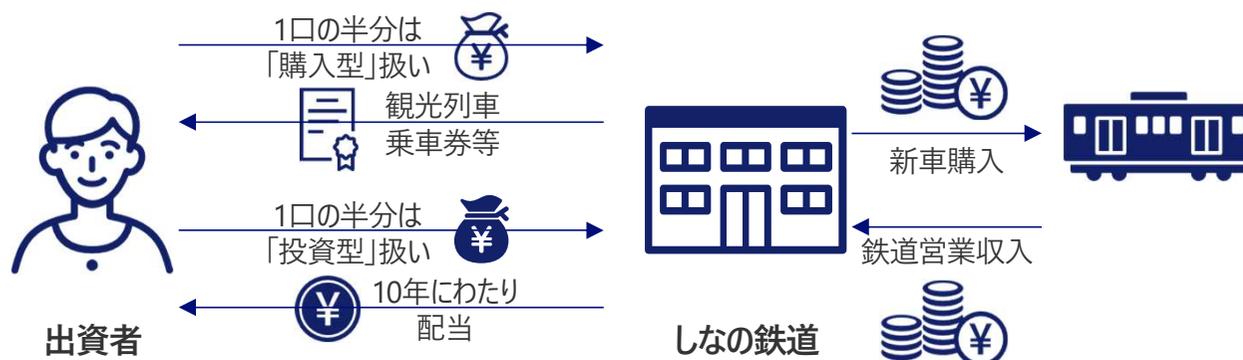
入会申込はこちら



### ◆ 参考事例

#### 1 しなの鉄道

- 新型車両購入費用の一部をクラウドファンディングで募集
- 近年多くの事例が見られる「購入型クラウドファンディング」（購入の対価として特典商品を得られる）だけでなく、「投資型クラウドファンディング」（鉄道車両購入に出資し、10年間にわたって分配を得られる）も組み合わせることで、単発の特典付与で関係性が終わらず、長期的に「応援し続ける」関係性を構築
- 3,000万円分を募集し、ほぼ満額を調達



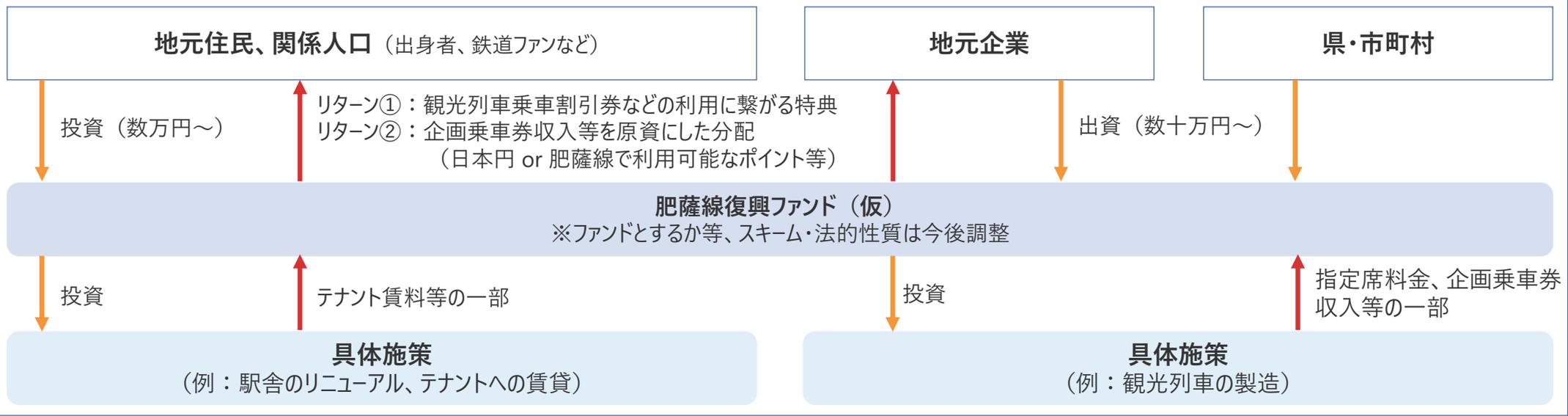
- 「投資型」部分については、投資元本を超えるまでは、定期外収入の0.15%、超えた後は0.027%を原資として、10年間の分配を行う
- 事業計画通りに進捗した場合は、10年で投資金額以上の分配を得られる設計となっている



## 長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みづくり

### ◆ 目指す姿（具体例①：肥薩線復興ファンド（仮））

- 購入型クラウドファンディングに加えて、数万円程度の小口から参加可能な投資型クラウドファンディングを実施する
- 調達した資金は、観光列車の製造や駅舎のリニューアルなど、具体施策の実現に使用する
- 賛同者に対するリターンとして、観光列車乗車割引券など利用に繋がる特典を付与するとともに、企画乗車券収入等を原資とした分配を長期的に行うことで、長期間にわたる「繋がり」を生む（分配を日本円ではなく、肥薩線で利用可能なポイント等で行うことも検討）



### ◆ 目指す姿（具体例②：ふるさと納税・購入型クラファン）

- 関係地域の各市町村で、肥薩線や鉄道に関連する返礼品を用意し、ふるさと納税や購入型クラウドファンディングを実施する

【参考】返礼品のアイデア

分類	返礼品
SL人吉動態保存	・ SL人吉関連グッズ、SL人吉乗車体験イベント招待券等
復旧工事	・ 駅舎や枕木への名入れ、車両内での氏名掲示

### ◆ 目指す姿（具体例③：肥薩線サポーターズクラブ拡充）

- 「マイルール意識」醸成の基盤として、肥薩線サポーターズクラブは県・市町村・JR九州・地元事業者が一丸となってPRする
- 肥薩線サポーターズクラブ会員限定イベントなどを定期的を実施し、復旧まで活動を継続的に盛り上げる

【参考】会員限定イベントのアイデア

復旧工事体験への招待、橋梁架替工事のライブ配信、SL人吉乗車体験等の関連イベントへの優先参加、復旧式典への優先参加、会員を集めた懇親会・懇話会 等

## 長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みづくり

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 初期投資は2025～2039年度に発生する費用、  
運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

#### 費用

初期投資	—	肥薩線サポーターズクラブ会員証の発行、クラウドファンディングサイトの開設等が必要だが、多額の新規投資は不要
運営費用	約2.1億円	【クラファン・ふるさと納税手数料】：約0.6億円 取扱額20百万円／年×20%×15年と仮定
		【サポーターズクラブ会員向けイベント】：約1.5億円 「只見線アクションプログラム2018」における「只見線応援団に対する情報発信」を15年間継続と仮定

#### 効果

地域関連	肥薩線サポーターズクラブ会員 10,000人 への貢献	【県・市町村・JR広報媒体によるPR】 【クラウドファンディングのポータルサイトへの掲載】
	肥薩線応援 収入 2,000万円／年	

### ◆ 実現に向けた主要な課題

#### 1 クラウドファンディングのスキーム整理（2025～26年度検討）

- 長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みとして、どのようなクラウドファンディングの形態を取るべきか、法規制への対応や資金の用途を含めて詳細設計を行う必要がある

#### 2 ふるさと納税のスキーム整理（2025～26年度検討）

- 復旧工事中の段階でどのような返礼品を準備することが可能か、各市町村で検討・準備を進める必要がある
- ふるさと納税の用途について、復旧工事や具体施策の内容も踏まえて詳細設計を行う必要がある

#### 3 肥薩線サポーターズクラブの管理方法（2025～26年度検討）

- 現在、肥薩線サポーターズクラブは熊本県交通政策課にて運営しているが、今後各市町村とも連携してイベント実施などを行う際に、どのような運営方法（連絡体制など）を取るべきか整理する必要がある

## 地域の特産品を鉄道で輸送し、魅力をPR

### ◆ 背景

- 人吉・球磨地域や八代・芦北地域には、球磨焼酎、茶、鮎等の食料品や、工芸品等の魅力ある特産品が多く存在する
- 一方、上記特産品は福岡等の大都市圏での知名度が必ずしも高くないため、いかに魅力をPRし消費者に届けるかが課題となっている



### ◆ 目指す姿

- 肥薩線を最大限利活用しつつ地域をPRする観点から、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、現地で物産販売等が実施されている
- 結果として、消費者の関係地域に対する認知度を高め、新たな販路の拡大や、潜在的な観光客や関係人口の掘り起こしに繋がっている
- 肥薩線、くま川鉄道、肥薩おれんじ鉄道で連携し、関係地域の特産品を列車内や駅で販売するマルシェを実施し、地域住民の間でも地域や鉄道に対する愛着が醸成されている

### ◆ 期待する効果

- |  |   |
|--|---|
| <p>1 販売チャネル拡大による、地元事業者の売上増加</p> <p>2 関係地域や肥薩線の魅力PRによる、地域の認知度向上</p> | <p><b>定量目標<br/>(2040年度)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 肥薩線応援収入<br/>2,000万円／年</li> </ul> |
|--|---|

### ◆ 費用負担の考え方

	概算金額	負担主体	内容
初期投資	—	—	● 既存施設・設備を活用することを想定
運営費用 *2025~39 年度累計	約4.3億円	熊本県 市町村 事業者	● 特産品のPRや、鉄道を用いた貨物輸送に係る費用が発生

パターン⑧ 国や県の補助メニューを活用

## 地域の特産品を鉄道で輸送し、魅力をPR

検討全体の責任主体 : 熊本県、市町村、JR九州  
 初期投資の主体 : —  
 運営の主体 : 熊本県、市町村、JR九州、地域事業者

### ◆ 実施手順・実施主体 ——— ☆印：各項目の責任主体 ———

実施項目	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034～		
構想策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域特産品の掘り起こし ☆市町村、県</li> <li>地域特産品の輸送方法の検討 ☆県、市町村、JR、地域事業者</li> </ul>					<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線を利用した特産品輸送サービスの検討 ☆JR、県</li> <li>肥薩線を活用した特産品輸送への予算支援検討 ☆県</li> <li>博多駅等での常設販売を予算支援検討 ☆市町村</li> </ul>		—				
初期投資	<ul style="list-style-type: none"> <li>—</li> </ul>											
運営	<ul style="list-style-type: none"> <li>肥薩線復旧に向けた物産展イベントを福岡等で開催 (くまモンも活用してPR) ☆県、市町村、JR、地域事業者</li> <li>物産展への出店 ☆地域事業者</li> <li>駅までの輸送および駅間輸送の手配 ☆JR、市町村 ※いずれもJRは内容検討への協力</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>左記</li> <li>再開したくま川鉄道や肥薩おれんじ鉄道を活用したマルシェイベントを開催 ☆県、市町村</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>左記</li> <li>地元事業者による博多駅等での出張テスト販売 ☆地域事業者、県、市町村、JR ※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>くまモンも活用したPR ☆県、市町村、地域事業者</li> <li>肥薩線を利用した特産品輸送サービスの提供 (JRが受託契約) ☆JR</li> <li>博多駅等での常設販売 ☆地域事業者、県、市町村、JR ※JRは内容検討やPRへの協力</li> </ul>			

## 地域の特産品を鉄道で輸送し、魅力をPR

### ◆ 背景（補足）

- 人吉・球磨地域は、世界貿易機構により地理的表示の産地指定を受けた国際的なトップブランドである球磨焼酎の生産地であり、熊本県下最大の茶の産地でもある
- 他にも鮎等の食料品や、工芸品等の魅力ある特産品が多く存在するが、知名度が高くないため、いかに魅力をPRし消費者に届けていくのが課題となっている

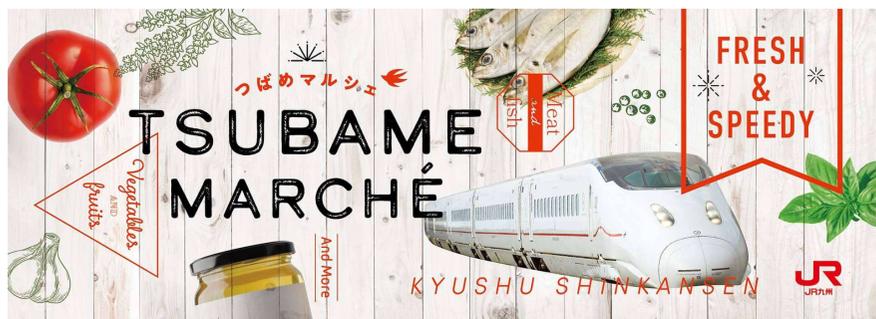


画像出所)  
人吉球磨観光地域づくり協議会  
「人吉球磨ガイド」

### ◆ 参考事例

#### 1 つばめマルシェ（JR九州）

- 定期的に駅にマルシェをオープンし、九州新幹線を活用して高速輸送した九州各地の特産品（特に生鮮食品）を都市圏で販売



画像出所) JR九州「つばめマルシェ」

### ◆ 費用および効果の試算方法

注) 運営費用は2025～2039年度累計  
効果は2040年度目標値

#### 費用

##### 初期投資

—

← 既存施設・設備を活用する想定

##### 運営費用

約4.3億円

← **【特産品の広告宣伝費】：約1.0億円**

熊本県「伝統工芸情報発信事業、くまもとで乾杯！県産酒推進事業」(2020年)と同規模のPR（6,420千円/年）が15年間継続すると仮定

← **【鉄道による貨物輸送費】：約3.3億円**

復旧前は、3千円/箱×50箱×出店日数12日/年×8年を想定、復旧後は、3千円/箱×50箱×出店日数300日/年×7年を想定（箱あたり単価は、JR九州「はやっ！便プラス」の水準）

#### 効果

##### 地域関連

肥薩線応援  
収入  
2,000万円/年

← **【魅力PRによる、地域の認知度向上】**

### ◆ 実現に向けた主要な課題

#### 1 輸送方法の検討（2025～29年度検討）

- 産地から駅まで、駅から目的地までにおける輸送手段や、駅構内における積卸・積込場所、及びそれら対応者について事前に整理が必要

#### 2 地元事業者による出張テスト販売の検討（2030～32年度検討）

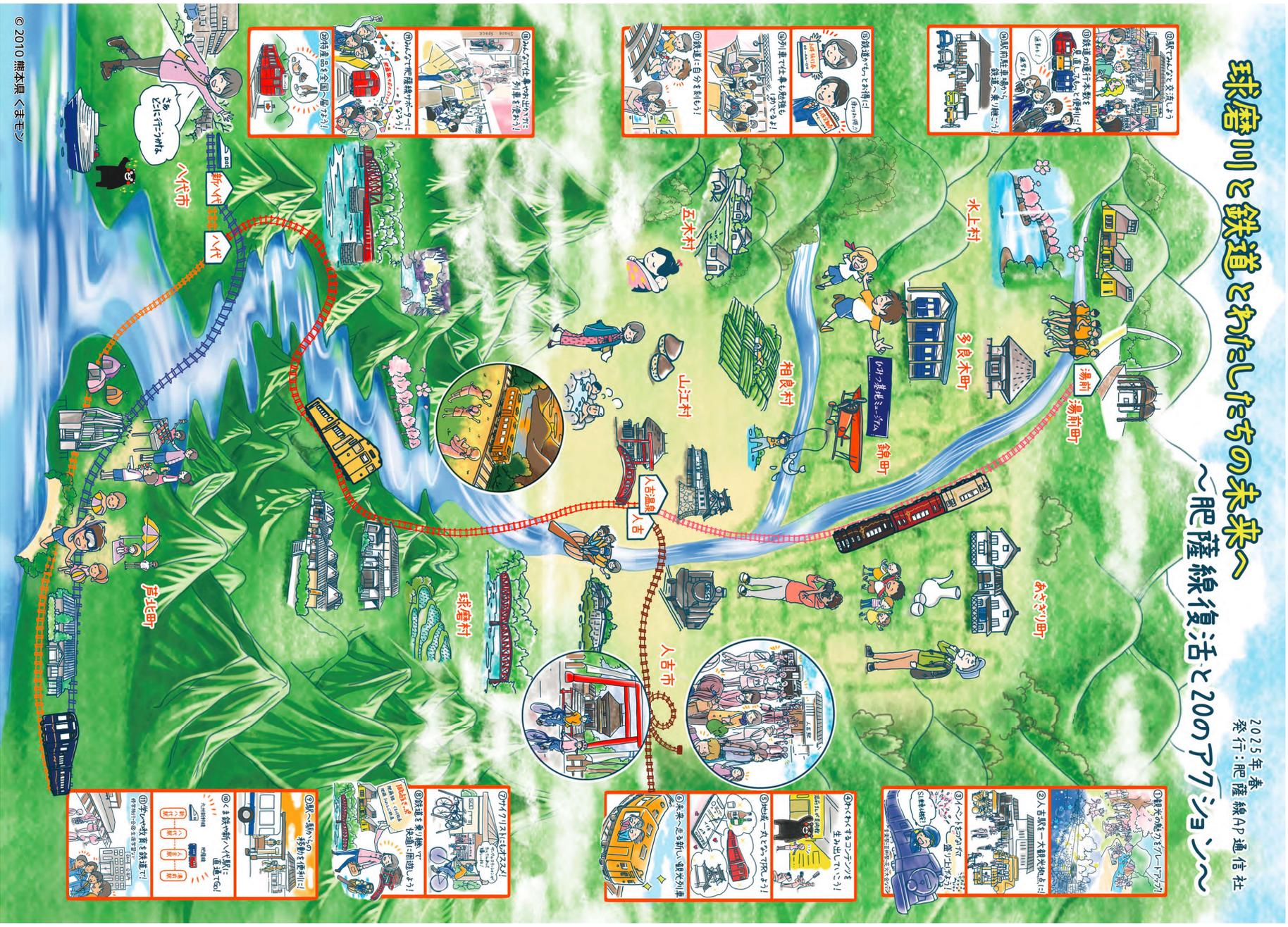
- 肥薩線が復旧する前段階で、輸送方法を含めて検証を行う必要があるため、輸送手段はバス等で代替するが、肥薩線の駅を実際に利用してテスト輸送・販売を実施することが望ましい

## 4. 具体施策の実現イメージ

---



# 4-1. 取組全体のイメージ



## 4-2. 象徴的なシーンのイメージ



目指す姿のコンセプトを描写したイメージであり、詳細は今後検討が進みます

## 5. 具体施策の実現に向けた管理方法

---



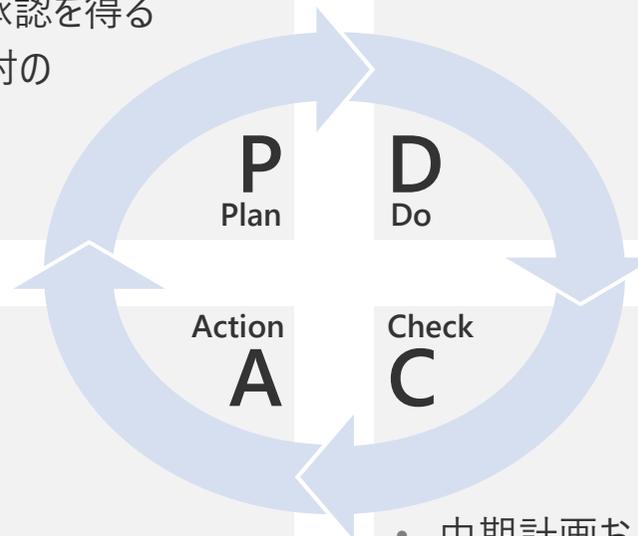
## 5-1. 進捗管理方法

具体施策の進捗管理は、3年ごとの中期計画と単年度計画を策定し、それぞれ到達目標を設定した上で、新たに設置する会議体で議論し承認を得る形で行う

### 具体施策の進捗管理イメージ

- 「アクションプラン全体を総括する進捗管理組織」と「具体施策ごとの計画策定等を行う検討組織」を設置する
- 検討組織は、2025年度以降3年ごとに具体施策ごとの中期計画案を策定し、また毎年1回、中期計画に基づく単年計画案を策定し、進捗管理組織の承認を得る
- 中期計画および単年計画の内容は市町村の計画や予算に適切に反映させる

- 単年計画に基づき、検討組織の監修のもと、具体施策ごとに事業を推進する
- 事業推進にあたっては、地域公共交通会議等の関連する協議体とも密に連携する



- 検討組織は、達成状況調査の結果や進捗管理組織から提示された検討課題等を踏まえ、中期計画の見直しや、次期単年計画案への反映等を行う

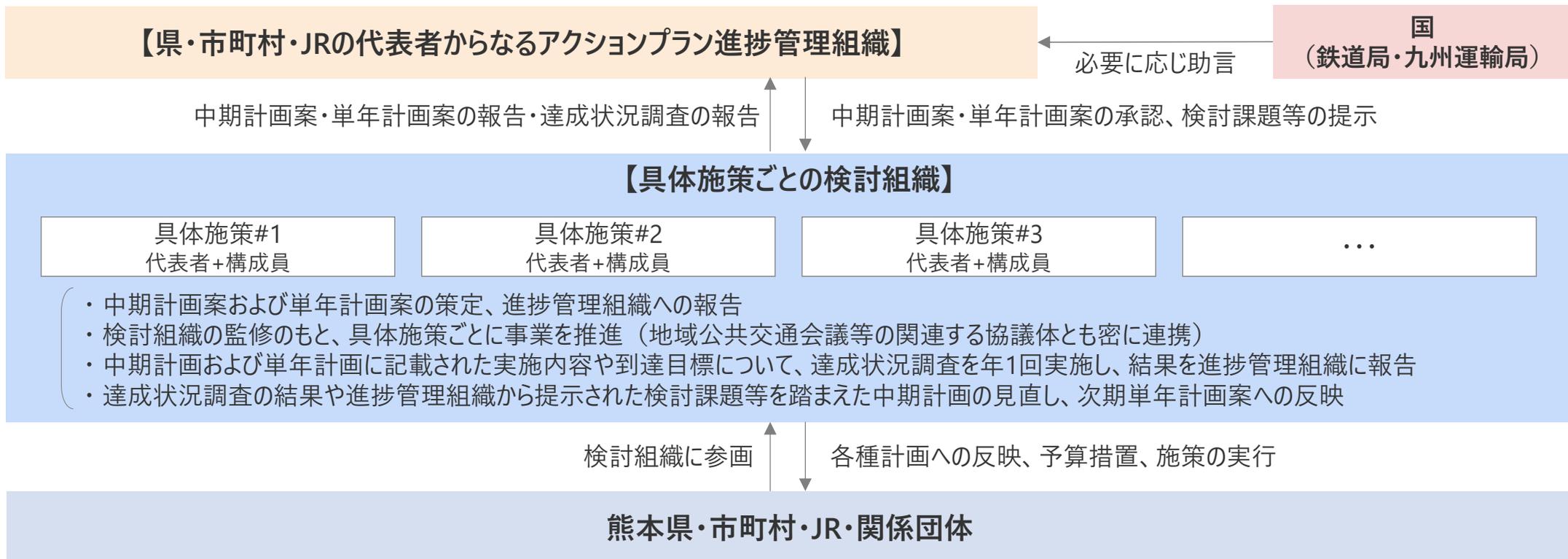
- 中期計画および単年計画に記載された実施内容や到達目標について、達成状況調査を年1回実施し、結果を進捗管理組織に報告する
- 進捗管理組織は、達成状況の調査結果に基づき、検討課題等を提示する

## 5-1. 進捗管理方法

# 具体施策別の検討組織を設置し、県、市町村、JR九州、関係団体で施策単位での計画立案・実行・検証を行う

- 具体施策別の検討組織は、各々代表者を設定し、代表者が議論の取りまとめを行う
- 検討組織は、必要に応じて複数施策合同の設置も可とする
- 検討組織とは別にアクションプラン全体の進捗管理を行う組織を設置する

### 具体施策の推進に向けた検討組織とアクションプラン全体の進捗管理組織



## 5-2. 目標の設定・管理方法

施策別中期計画および単年計画では、以下のフォーマットに沿って、関係主体別の実施事項、計画終了時点での到達目標、関連する予算措置の考え方等を整理する



### 施策別中期計画

- 2033年度（復旧時点）で目指す姿
- 中期計画終了年度時点で目指す姿
- 各年度の実施事項（項目、実施主体）

XX

◆ 2033年度（復旧時点）で目指す姿

- XXX
- XXX
- XXX

◆ 20XX年度（中期計画終了年度）で目指す姿

- XXX
- XXX
- XXX

◆ 各年度の実施事項

実施項目	実施主体	20XX	20XX	20XX	20XX
XXXXXX	XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX
XXXXXX	XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX
XXXXXX	XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX

### 施策別単年度計画

- 2033年度（復旧時点）で目指す姿
- 中期計画終了年度時点で目指す姿
- 年度実施事項（項目、実施主体、関連事業・予算）
- 年度到達目標

XX

◆ 2033年度（復旧時点）で目指す姿

- XXX
- XXX
- XXX

◆ 20XX年度（中期計画終了年度）で目指す姿

- XXX
- XXX
- XXX

◆ 20XX年度単年の実施事項・実施主体・到達目標

実施事項	実施主体	関連事業・予算	今年度の到達目標
• XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX事業（XXXXXX千円）	• XXXXXX
• XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX事業（XXXXXX千円）	• XXXXXX
• XXXXXX	• XXXXXX	• XXXXXX事業（XXXXXX千円）	• XXXXXX

## 6. 参考資料

---



## 6—1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、具体施策に係る初期投資は114億円

### 具体施策に係る費用の一覧（初期投資）（1／5）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
1	球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備	人吉復興まちづくり計画投資額（官民合わせての想定）	4,346,040,000 円	青井被災市街地復興土地区画整理事業等のうち観光・景観整備に関連するものを計上	人吉市「人吉復興まちづくり関連事業」	4,346,040千円
		人吉かわまちづくり計画関連整備	1,123,000,000 円	人吉かわまちづくり計画に関連する事業費等を計上	人吉市「中川原公園等関連事業」	1,123,000千円
		八代市「広域交流センターさかもと館（道の駅）整備事業」	810,317,000 円	八代市想定	八代市「広域交流センターさかもと館（道の駅）整備事業」	810,317千円（～2027年度）
		芦北町「あしきたマリパーク再整備計画事業」	60,000,000 円	滑川市「滑川海浜公園整備計画」の事例と同程度と仮定	芦北町「あしきたマリパーク再整備計画事業」	未定
		球磨村「にぎわいづくり関連整備」関連投資額	630,000,000 円	草木ダム地域連携事業と同程度と仮定	球磨村「『球磨村復興まちづくり計画』関連事業」	未定
		相良村「川辺川魅力創造事業計画」整備関連投資額	677,000,000 円	石巻市のかわまちづくりと同程度と仮定	相良村「川辺川魅力創造事業」	未定
		水上村「球磨川水源遊歩道の整備」整備関連投資額	630,000,000 円	草木ダム地域連携事業と同程度と仮定	水上村「『森林整備計画』関連事業」	未定
		「肥薩線ビュースポット」整備費用	77,806,000 円	「只見線利活用計画アクションプログラム2019」内の「奥会津景観整備プロジェクト」と同規模になると仮定	—	—

## 6—1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、具体施策に係る初期投資は114億円

### 具体施策に係る費用の一覧（初期投資）（2／5）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
2	観光の拠点としての人吉駅周辺整備	駅舎リニューアル 工事費用	50,000,000 円 人吉市想定	—	人吉市「人吉駅舎改修工事」	50,000千円 (長期的な構想)
					人吉市「SL人吉格納庫 新築及び軌道延長工事」	200,000千円 (2025年度)
		SL人吉動態保存・展示施設整備	961,000,000 円 人吉市想定		人吉市「SL人吉動態化」	11,000千円 (2025年度)
					人吉市「SL人吉展示館 整備」	750,000千円 (2026～2027年度)
3	音楽祭・芸術祭・花火大会等の イベント開催・PR			—		
4	マンガ、アニメ、地域資源と連携 したコンテンツ組成			—		
5	地域の自然、文化施設、産業 遺産と連携したPR			—		
6	地域を代表する観光列車の導 入	新列車の導入費用	1,000,000,000 円	地域を代表する観光列車を新規に導入すると仮定 ※観光・日常双方に活用できる列車は、既存車両の 活用も想定されるため未計上	—	—
7	広域でのサイクルツーリズム拠点 整備			—		

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、具体施策に係る初期投資は114億円

### 具体施策に係る費用の一覧（初期投資）（3/5）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
8	周遊旅行の拡大に向けた環境整備や特徴的な旅行商品・ツアーパスの組成	史跡巡りアプリコンテンツ生成費用	20,000,000 円	2ヶ所程度の史跡をAR・VR化し、史跡巡りアプリに登録すると仮定	—	—
9	市町村内および広域の二次交通整備	広域向け二次交通整備費用	20,000,000 円	只見線・会津川口駅の事例（レンタカー4台を整備）と同程度の台数の普通乗用車をカーシェア用に購入すると仮定	—	—
		人吉市内周遊交通整備費用	11,960,000 円	10人乗りグリーンスローモビリティ車両を2台購入すると仮定	人吉市「新規モビリティ導入」	未定 (2033年目標)
10	くま川鉄道や新八代駅への直通運転	新八代駅までの直通運転化に係る費用	(今後精査)	設備上の制約はなく、タイヤ調整のみ必要と仮定	—	—
		くま川鉄道直通化の改修費用	70,000,000 円	肥薩線とくま川鉄道の直通化にあたって必要となる、信号設備等の保安設備の改修費用を仮定	—	—
11	地域性を活かした学びの提供と、教育旅行の誘致			—		

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、具体施策に係る初期投資は114億円

### 具体施策に係る費用の一覧（初期投資）（4/5）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
12	生活・交流拠点としての駅再整備	駅舎リニューアル 工事費用	277,104,000 円	会津柳津駅と同規模の再整備を2駅行うと仮定※人吉駅の再整備は#2に含む	八代市「復興推進事業」	未定
					八代市「定住促進対策事業」	未定
					人吉市「西人吉駅整備」	100,000千円 (長期的な構想)
					湯前町「湯前駅レールウイング複合施設再整備事業」	130,000千円 (2025年度)
					湯前町「湯前駅周辺賑わい創出事業」	10,000千円 (～2026年度)
13	通勤・通学時間帯の増発	増発の初期投資（車両等）	(今後精査)	途中駅折り返しやくま川鉄道の車両活用によって、現状の車両数での運行が可能と仮定	—	—
14	自家用車や自転車との連携	パークアンドライド駐車場の整備	30,000,000 円	数台程度の小規模な駐車場を6駅に整備し、1件あたりの整備費用を5百万円と仮定	人吉市「MaaS導入費」	未定
15	定期利用や遠方へのお出かけに対する利用助成				—	

## 6—1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、具体施策に係る初期投資は114億円

### 具体施策に係る費用の一覧（初期投資）（5／5）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
16	駅や列車の仕事拠点・学習拠点としての活用	ワーキングスペース整備費用	22,854,000 円	「倉敷市ファッションセンター コワーキング施設整備事業」と同規模のリニューアル工事を3箇所行うことを仮定	—	—
		車内通信環境改善費用	600,000,000 円	簡易型基地局増設15百万円/km×40kmと仮定	—	—
17	住民が鉄道に親しむ仕組みづくり			—	—	—
				—	—	—
18	自治体職員等の率先した鉄道利用の実施			—	—	—
19	長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みづくり			—	—	—
20	地域の特産品を鉄道で輸送し、魅力をPR			—	—	—

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（1/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
1	球磨川の自然や地域の文化資源を活かした観光施設・景観の整備	人吉市「人吉市街地のエリアマネジメント」費用	90,000,000 円	人吉市想定 ※2025～27年度分を計上。28年度以降の水準は未定	—	—
		人吉市「中川原公園維持管理」費用	204,000,000 円	人吉市想定	—	—
		八代市「広域交流センターさかもと館（道の駅）」維持管理費用	120,000,000 円	八代市想定	八代市「広域交流センターさかもと館（道の駅）整備事業」	10,000千円／年（2028年度～）
		芦北町「あしきたマリパーク」維持管理費用	41,601,000 円	滑川市「滑川海浜公園」の維持管理費と同等の維持管理費用が7年間発生すると仮定 ※民間活力導入による、民間事業者側の一部費用負担を仮定	—	—
		球磨村「にぎわいづくり関連整備」維持管理費用	5,600,000 円	草木ダム（群馬県）地域連携事業と同規模の費用が2033年度以降発生すると仮定	—	—
		相良村「川辺川魅力創造事業」維持管理費用	70,000,000 円	相良村想定	相良村「川辺川魅力創造事業」	5,000千円／年（2026年度～）
		水上村「球磨川水源遊歩道の整備」維持管理費用	8,800,000 円	草木ダム地域連携事業の事例と同程度と仮定（対象は2029年度～2039年度）	—	—
		「肥薩線ビュースポット」維持管理費用	50,470,000 円	「只見線利活用計画アクションプログラム2019」内の「奥会津景観整備プロジェクト」と同規模の費用が2033年度以降発生すると仮定	—	—

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（2/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
2	観光の拠点としての人吉駅周辺整備	SL人吉動態保存 維持管理費用	84,000,000 円	人吉市想定（対象は2026～2039年度分）	人吉市「SL人吉維持管理」	6,000千円／年 （長期的な構想）
3	音楽祭・芸術祭・花火大会等のイベント開催・PR	イベント拡大・新イベント実施費用	623,469,600 円	南阿蘇鉄道復旧支援対策実行委員会の2019～2023年度平均支出実績の6倍程度*の費用が15年間追加的に発生すると仮定 *関係自治体数が、南阿蘇鉄道沿線2市町に対し肥薩線関係地域は12市町村	八代市「全国花火競技大会事業・観光交流事業（城下町「やつしろ」のおひな祭り）」	46,150千円／年 （2025年度～）
					人吉市「観光振興事業」	12,000千円／年 （2025年度～）
					人吉市「文化振興事業」	9,400千円／年 （2025年度～）
					錦町「球磨川ツクシイバラの会開花イベント補助事業」	200千円／年 （2025年度～）
					錦町「錦町堤防周辺美化委託」	711千円／年 （2025年度～）
錦町「錦町ふるさと祭り補助事業」	7,000千円／年 （2025年度～）					

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（3/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画 事業名	事業規模
3	音楽祭・芸術祭・花火大会等の イベント開催・PR	イベント拡大・新イベント実施費用	623,469,600 円	南阿蘇鉄道復旧支援対策実行委員会の2019～2023年度平均支出実績の6倍程度*の費用が15年間追加的に発生すると仮定 *関係自治体数が、南阿蘇鉄道沿線2市町に対し肥薩線関係地域は12市町村	錦町「くらんどつながる市事業」	400千円／年 (2025年度～)
					錦町「錦町商工会補助事業」	2,435千円／年 (2025年度～)
					多良木町「たらぎ農林商工祭、たらぎ音楽祭」	未定
					山江村「やまえ栗まつり（9月）」	6,000千円／年 (2025年度～)
					山江村「やまえつつじ祭り（4月）」	2,500千円／年 (2025年度～)
					山江村「やまえ宝物収穫祭（11月）」	5,000千円／年 (2025年度～)
					あさぎり町「地域イベント補助事業」	6,300千円／年 (2025年度～)

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（4/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
4	マンガ、アニメ、地域資源と連携したコンテンツ組成	コンテンツ組成に係る広告費用	965,000,000 円	2022年度の熊本県「ONE PIECE熊本復興プロジェクト」のうち、コラボ列車製作を含む「南阿蘇鉄道コラボ」事業（40百万円）と同規模の取組を3年に1度、プロモーションと商品開発を含む「プロモーション費」「地域の魅力創造プロジェクト」事業（計51百万円）と同規模の取組を毎年実施するのにかかる費用が15年間追加的に発生すると仮定	湯前町「ゆのまえ漫画フェスタ」	7,500千円／年 （2025年度～）
					湯前町「リアル・ロマネスク展、共同巡回展」	未定
5	地域の自然、文化施設、産業遺産と連携したPR	広域連携施策費用、関連する広告費用	433,245,000 円	「只見線利活用計画アクションプログラム2020」の「只見線魅力発信プロジェクト」規模の施策を毎年実施すると仮定	八代市「観光交流事業（八代妙見祭保存振興会への補助）」	4,500千円／年 （2025年度～）
					水上村「球磨川復興トレイルラン事業」	10,500千円／年 （2025年度～）
					水上村「水上マウンテンスポーツ事業」	4,000千円／年 （2025年度～）
					水上村「水上村観光振興助成事業」	26,800千円／年 （2025年度～）
					五木村「歴史文化交流館」	10,000千円／年 （2025年度～）

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（5/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
5	地域の自然、文化施設、産業遺産と連携したPR	広域連携施策費用、関連する広告費用	433,245,000 円	「只見線利活用計画アクションプログラム2020」の「只見線魅力発信プロジェクト」規模の施策を毎年実施すると仮定	五木村「五木の祭り実行委員会」	12,000千円／年 (2025年度～)
					五木村「広告費」	7,000千円／年 (2025年度～)
					五木村「人吉～五木（頭地）間交通体制」	未定
					山江村「石蔵拠点整備事業」	未定
6	地域を代表する観光列車の導入	新列車の運行費用	350,000,000 円	3両編成の観光列車を土休日に運行すると仮定（50百万円／年 × 2033～39年度の7年間）※観光・日常双方に活用できる列車は、日常向けも兼ねて本施策に関わらず実施するため未計上	—	—
7	広域でのサイクルツーリズム拠点整備	サイクルツーリズム拠点の維持管理费用、イベント開催費用	624,870,000 円	2024年度の滋賀県「ピワイチ観光推進事業」と同規模のサイクルツーリズム関連施策を毎年実施すると仮定	八代市「アウトドアツーリズム推進事業」	4,840千円／年 (2025年度～)
					人吉市「観光振興事業」	49千円／年 (2025年度～)
					水上村「サイクルコース整備事業」	未定

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（6/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
7	広域でのサイクルツーリズム拠点整備	サイクルツーリズム拠点の維持管理費用、イベント開催費用	624,870,000 円	2024年度の滋賀県「びわこ観光推進事業」と同規模のサイクルツーリズム関連施策を毎年実施すると仮定	あさぎり町「自転車走行空間整備事業」	16,000千円／年 (2025年度～)
8	周遊旅行の拡大に向けた環境整備や特徴的な旅行商品・フリーパスの組成	旅行商品・フリーパスの運営費用	151,170,000 円	「只見線利活用計画アクションプログラム2022」に記載の「只見線魅力再発見事業」および「南会津地域の親子対象限定ツアー」相当の費用が15年間発生すると仮定	人吉市「観光振興事業」	未定
9	市町村内および広域の二次交通整備	広域向け二次交通運営費用	266,460,000 円	2022年度の「只見線二次交通整備プロジェクト」予算と同水準を15年間継続すると仮定	八代市「生活交通確保維持事業」	未定
					人吉市「予約型乗合タクシー運行補助金」	19,000千円／年 (2025年度～)
					人吉市「地方バス運行等特別対策補助金」	76,000千円／年 (2025年度～)
					錦町「錦町乗合タクシー事業」	6,362千円／年 (2025年度～)
					多良木町「多良木町予約制乗合タクシー運行事業」	未定
					湯前町「湯前町高齢者等移動支援助成事業（福祉タクシー）」	7,440千円／年 (2025年度～)

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（7/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
9	市町村内および広域の二次交通整備	広域向け二次交通運営費用	266,460,000 円	2022年度の「只見線二次交通整備プロジェクト」予算と同水準を15年間継続すると仮定	水上村「コミュニティバス運行委託事業」	13,000千円／年 (2025年度～)
					水上村「高齢者タクシー補助事業」	20,000千円／年 (2025年度～)
					水上村「交通空白地対策事業」	2,000千円／年 (2025年度～)
					水上村「二次交通整備に関する調査」	未定
					相良村「相良村予約型乗合タクシー運行委託」	4,338千円／年 (2025年度～)
					五木村「コミュニティ・リレーバス運行代行業務委託」	10,000千円／年 (2025年度～)
					五木村「タクシー運営助成」	1,000千円／年 (2025年度～)
					五木村「地方バス運行等特別対策補助金」	12,000千円／年 (2025年度～)
					五木村「コミュニティバス運行経費」	4,700千円／年 (2025年度～)
					あさぎり町「移動支援事業」	22,000千円／年 (2025年度～)
	人吉市内周遊交通運営費用	140,820,000 円	2022年度の宮崎市のグリーンローモビリティ運行費用の半額程度の運行規模を15年間継続すると仮定	—	—	

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（8/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画 事業名	事業規模
10	くま川鉄道や新八代駅への直通 運転	運行体制にかかる費用	(今後精査)	※運行体制に必要な費用を精査の上、調整が必要	—	—
11	地域性を活かした学びの提供 と、教育旅行の誘致	学習プログラムの提供	375,585,000 円	「只見線活用アクションプランプログラム2022」内の「只見線学習列車プロジェクト」のうち、「学習列車の運行」・「只見線全国高校生サミット事業」・「会津線・只見線体験事業」の合計額（25,039千円）×15年が発生すると仮定	八代市「大規模スポーツ大会等誘致事業」	未定
					錦町「人吉海軍航空基地資料館運営事業」	25,380千円／年 (2025年度～)
					錦町「コンパクトSDGsスタディプログラムプロジェクト事業」	16,302千円／年 (2025年度～)
					水上村「修学旅行・スポーツ合宿」	未定
					球磨村「教育旅行誘致事業」	未定
12	生活・交流拠点としての駅再整備			—		

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（9/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
13	通勤・通学時間帯の増発	増発分の列車運行費用	120,000,000 円	年間200万円程度のバス実証を6年間実施すると仮定	—	—
		増発分の列車運行費用	250,600,000 円	被災前の列車運行費用2往復分（35.8百万円/年）の運行費用が7年間発生すると仮定※朝方に1本、夕方に5本の計6本の増便を想定し、一部列車は途中折り返しのため全線2往復分程度に相当と仮定	—	—
14	自家用車や自転車との連携	パークアンドライド、サイクルトレインの利用促進費用	150,000,000 円	動画サイト・SNS発信費用として100万円/年×15年を仮定	八代市「新幹線定期券所有者に対する駐車場の割引」	未定

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（10/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画 事業名	事業規模
15	定期利用や遠方へのお出かけに 対する利用助成	地域団体の団体利用を対象とした 利用運賃助成費用	5,600,000 円	加古川線利用助成事業規模の団体利 用助成を復旧後7年継続すると仮定	あさぎり町「老人福祉事業」	1,000千円/年 (2025年度～)
		新幹線利用時の運賃助成費用	16,607,500 円	5人/日×人吉～新八代間運賃2,600円/ 往復× 半額補助1/2 × 365日を復旧後7 年継続すると仮定	—	—
		親子連れ限定 子ども無料助成費 用	10,920,000 円	5世帯× 子ども2人/世帯×人吉～八代間 子ども運賃1,300円/往復×土日祝120日 を復旧後7年継続すると仮定	—	—
		定期代金の一部助成費用	28,230,078 円	高校生3か月通学定期料金×補助率1/2 ×4四半期×通学定期利用者数を復旧後 7年継続すると仮定	多良木町「高校等通学助成事 業」 水上村「高等学校通学費補助 事業」	未定 7,000千円 (2025年度～)
16	駅や列車の仕事拠点・学習拠 点としての活用	ワーキングスペースの維持管理費用	72,000,000 円	光熱費・通信費・清掃費・消耗品費100 千円/月 + 人件費300千円/月を15年間 継続と仮定	水上村「定期利用に関する補 助」	未定
					—	—

## 6-1. 各種数値の算出方法

# 現時点での試算として、運営費用は15年間累計で64億円

### 具体施策に係る費用の一覧（運営費用）（11/11）

#	具体施策名	数値項目	数値	試算方法	関連する既存構想・計画	
					事業名	事業規模
17	住民が鉄道に親しむ仕組みづくり	イベント実施費用	410,419,000 円	2025～2032年度は、「只見線アクションプログラム2021」の「みんなの只見線プロジェクト」程度の支出、2033～2039年度は、「只見線アクションプログラム2022」の同プロジェクト程度の支出と仮定	—	—
18	自治体職員等の率先した鉄道利用の実施	自治体職員の肥薩線利用運賃	72,800,000 円	週100人程度の職員利用×2,000円/往復程度の負担増×52週と仮定（2033年度より発生）	—	—
19	長期間にわたる「繋がり」を生み出す仕組みづくり	クラウドファンディング・ふるさと納税等の手数料	60,000,000 円	取扱額20百万円/年×20%×15年と仮定	—	—
		サポーターズクラブ会員向けイベント費用	153,315,000 円	「只見線アクションプログラム2018」における「只見線応援団に対する情報発信」を15年間継続と仮定	—	—
20	地域の特産品を鉄道で輸送し、魅力をPR	特産品の広告宣伝費	96,225,000 円	熊本県「伝統工芸情報発信事業、くまもとで乾杯！県産酒推進事業」(2020年)と同規模のPR（6,420千円/年）が15年間継続すると仮定	—	—
		鉄道による特産品の輸送費用	329,400,000 円	復旧前は、3千円/箱×50箱×出店日数12日/年×8年を想定、復旧後は、3千円/箱×50箱×出店日数300日/年×7年を仮定 ※箱あたり単価は、JR九州「はやっ便プラス」の水準	—	—

