

■計画の目的

熊本地震で甚大な被害を受けた南阿蘇鉄道は、地域住民の生活に必要不可欠な“地域交通の基軸”であると同時に、基幹産業である観光業を支える県内屈指の観光資源

⇒一日も早い**全線復旧**と、「**南阿蘇鉄道を軸とした持続可能な公共交通網の構築**」を目指す

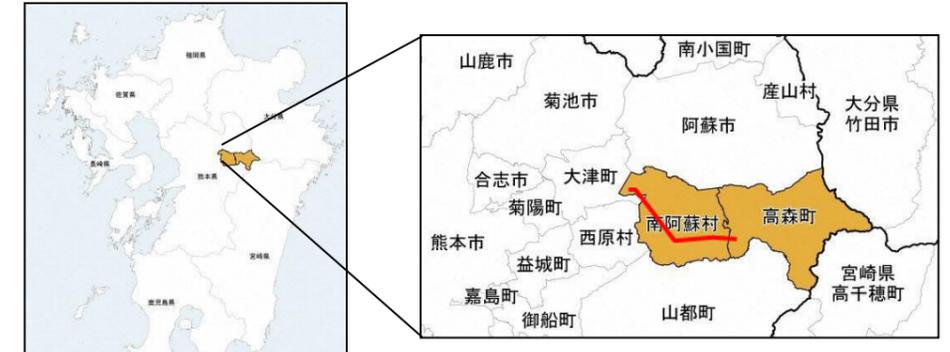
■計画の期間

- ・平成30年度（2018年度）～平成44年度（2032年度）までの15年間
- ・鉄道や道路の復旧状況その他の地域の状況の変化をイメージし、計画期間を3期に分け、各種施策や目標等を設定

	第1期	第2期	第3期
イメージしている状況	鉄道及び道路ネットワークの不通区間が存在し、段階的に復旧が進められている状況	鉄道及び道路ネットワークが全線で復旧し、熊本地震前の交通アクセスを回復している状況	持続可能な公共交通網が構築され、各分野で創造的復興がなされている状況
概ねの年度	平成30～34年度 (2018～2022年度)	平成35～39年度 (2023～2027年度)	平成40～44年度 (2028～2032年度)

■計画の対象地域

南阿蘇鉄道沿線地域（高森町及び南阿蘇村の全域）



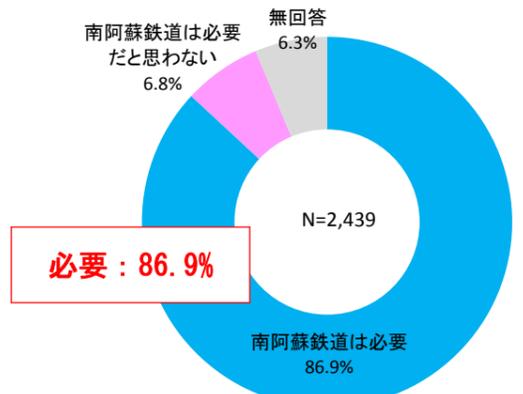
■南阿蘇鉄道及びその他の公共交通に求める役割

南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略の3つの柱として、“定住”、“観光”、“防災”を掲げ、それぞれに対応する公共交通機関の役割を設定

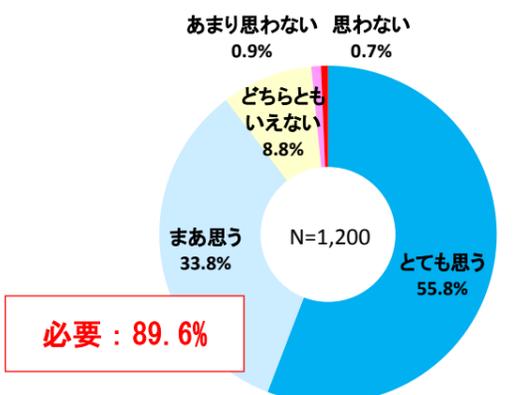
～南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略・3つの柱～

	定住	観光	防災
南阿蘇鉄道	<p>通勤通学等の日常生活を支える、定住促進に不可欠な交通資源</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の幹線として住民の日常生活を支える ・地域住民の集いの場となる 	<p>観光振興による地方創生の柱 ＝“観光客を勝ち取るまちづくり”の実現に不可欠な交流資源</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の幹線として、観光客の移動を担う ・トロッコ列車等を活かし、南鉄自体が観光資源となる 	<p>災害時の避難場所や、地域住民の集いの場等として、拠点的作用を果たす駅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅が災害時の避難場所や防災拠点的作用を果たす ・道路不通時の移動手段 ・支援物資の輸送
JR豊肥本線	<ul style="list-style-type: none"> ・立野駅で南鉄と接続し、地域外への移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> ・阿蘇・竹田方面や熊本方面からの観光客を呼び込む 	<ul style="list-style-type: none"> ・道路不通時の移動手段
やまびこ号 たかもり号 たかちほ号	<ul style="list-style-type: none"> ・広域交通拠点と地域内の拠点を連絡し、地域外への移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> ・阿蘇・大分方面や熊本方面、高千穂・延岡方面からの観光客を呼び込む 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域的避難手段（必要に応じて）
ゆるっとバス 高森町民バス	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道と接続する支線として、駅と住民の居住地との移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅と地域内の観光資源を結び、公共交通による観光周遊を促す 	<ul style="list-style-type: none"> ・避難者の移動手段
乗合タクシー タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・交通不便地域や身体的負担が大きい住民のドア to ドアの移動を支える 	<ul style="list-style-type: none"> ・駅やバス停を拠点に、地域内外の観光資源の機動的な周遊を促す 	<ul style="list-style-type: none"> ・避難所生活における移動手段 ・支援物資の輸送（必要に応じて）

（南阿蘇鉄道に関するアンケート結果）



【地域住民：南阿蘇鉄道の必要性】
(平成29年南阿蘇地域全世帯アンケートより)



【観光客：南阿蘇鉄道の必要性】
(平成29年沿線地域の来訪者アンケートより)

地域公共交通の課題

【課題1】
まちづくり戦略（定住・観光・防災）を実現するうえで必要不可欠な交通“軸”＝“南阿蘇鉄道”の不通
(利用者の著しい減少による経営状況の悪化)

【課題2】
南阿蘇鉄道の不通が長期化することによる住民の関心（マイレール意識）の低下

【課題3】
熊本地震後の鉄道・道路の不通に伴う交通網の利便性の低下

【課題4】
各公共交通機関の役割が不明確であり、サービスが重複する区間が存在

【課題5】
利用が著しく少なく、非効率な運行となっている路線が存在

【課題6】
公共交通の担い手（運転手等）不足

【課題7】
地域内の観光施設への移動や、広域的な観光圏の移動に利用できる二次交通ルートが不十分

【課題8】
案内表示の不足等、観光客（特に外国人観光客）に対する公共交通の受入環境が不十分

計画の基本方針と取組内容

【基本方針1】
南阿蘇鉄道の全線復旧と持続可能な運営の確立

(取組内容)
・南阿蘇鉄道の全線復旧
・鉄道事業再構築事業の実施

【基本方針2】
鉄道・道路の段階的な復旧に対応したきめ細かな公共交通網の構築

(取組内容)
・復旧状況に対応した“玄関口”（拠点），“動線”（交通ルート）の設定
・復旧期間中（部分運転中）における鉄道の活用方法の検討・実施

【基本方針3】
将来の地域住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築

(取組内容)
・各公共交通機関の役割の明確化
・各公共交通機関の連携の強化
・バス・乗合タクシーに関するリソース（車、運転手）の効率化
・高齢者世帯の分布等に配慮した交通手段の確保

【基本方針4】
定住・観光・防災等、まちづくりに必要な鉄道駅の拠点的作用の強化

(取組内容)
・主要駅における拠点整備（拠点性向上のための周辺整備を含む）
・地域住民の集いの場としての駅の利活用の推進
・駅における各公共交通機関の結節強化

【基本方針5】
観光振興と一体となった公共交通網の構築

(取組内容)
・交通結節拠点から各観光施設への二次交通アクセスの向上
・阿蘇くじゅう観光圏や熊本都市圏等との広域観光ルートの整備
・南阿蘇鉄道を観光資源として最大限活用した新たな誘客策
・外国人観光客の受入環境整備

【基本方針6】
住民・事業者・行政が連携した地域公共交通の利用促進と需要創出

(取組内容)
・地域全体で持続可能な公共交通網を作り上げる機運のさらなる醸成
・利用促進策の検討・実施
・需要創出策の検討・実施

計画の目標

【目標1】 南阿蘇鉄道の創造的復興

◆指標①：南阿蘇鉄道の年間営業収入
(現況値) (第1期) 5千万円以上
1,461万円 (第2期) 1.3億円以上
[H28] (第3期) 1.5億円以上

◆指標②：南阿蘇鉄道の年間輸送人員
(現況値) (第1期) 7.5万人以上
36,670人 (第2期) 27万人以上
[H28] (第3期) 30万人以上

◆指標③：観光客に占める南鉄利用者の割合
(現況値) (第1期) 1.2%以上
0.9% (第2期) 2.4%以上
[H28] (第3期) 2.7%以上

【目標2】 地域住民の生活を支える公共交通網の形成

◆指標①：公共交通空白地の総人口割合
(現況値) (第1期) 0%
11.2% (第2期) 0%
[H29] (第3期) 0%

◆指標②：公共交通の住民利用者数
(現況値) (第1期) 全路線で2人/便以上
1.3~11.3人/便 (第2期) 全路線で2人/便以上
[H29] (第3期) 全路線で2人/便以上

【目標3】 基幹産業（観光業）を支える公共交通網の形成

◆指標①：地域の観光入込客数
(現況値) (第1期) 650万人以上
350万人 (第2期) 710万人以上
[H28] (第3期) 770万人以上

◆指標②：観光客に占める公共交通利用者の割合
(現況値) (第1期) 1.2%以上
1.2% (第2期) 2%以上
[H29] (第3期) 3%以上

【目標4】 南鉄・公共交通網を持続可能なものにする地域体制の構築

◆指標①：南鉄駅を活用した地域の取組数
(現況値) (第1期) 12回/年以上
- (第2期) 24回/年以上
[-] (第3期) 36回/年以上

◆指標②：南鉄の必要性を感じる住民の割合
(現況値) (第1期) 90%以上
86.9% (第2期) 90%以上
[H29] (第3期) 90%以上