

# 南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画 (概要版)



# 1. 南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画とは？

- この計画は、南阿蘇鉄道の全線復旧を見据えた創造的復興に向けて、南阿蘇鉄道を中心としたバスやタクシー等の地域公共交通の連携強化や利用促進などを実施し、南阿蘇鉄道沿線地域の持続可能な公共交通網を構築すること等を目的とする長期的な基本計画です。

# 2. 南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくりの方向性

## 南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略（上位計画）

### 地震前（総合計画、総合戦略等）

#### ■高森町

- ・観光立町の実現
- ・町の玄関口＝高森駅周辺の整備
- ・仕事ができる環境、移住定住者が増える地域づくり
- ・交通利便性の確保

#### ■南阿蘇村

- ・「安心して楽しく豊かに暮らせるむら 南阿蘇」
- ・住み続けることができる集落運営、交通利便性向上、住宅整備
- ・交通の要所、防災面からの立野駅及びその周辺整備
- ・近隣自治体と連携した滞在型観光ルートの基盤づくり

### 地震後（復旧・復興計画）

#### ■高森町

- ・生活、観光、まちづくりの観点からの創造的復興
- ・南阿蘇鉄道の創造的復興＝観光の創造的復興の鍵
- ・防災拠点の整備

#### ■南阿蘇村

- ・南阿蘇らしい暮らしやすさ、移住・定住促進
- ・なりわいや観光の振興
- ・災害に強いむらづくり
- ・南阿蘇鉄道の全線復旧
- ・『立野ターミナル』づくり

南阿蘇鉄道沿線地域のまちづくり戦略における3つの柱

定住

観光

防災

### 3. まちづくりを実現するために解決が必要な公共交通の問題・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分担が不明確であり、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

## 4. 南阿蘇鉄道沿線地域公共交通網形成計画

(1) 計画対象区域 南阿蘇鉄道沿線地域（熊本県阿蘇郡高森町及び南阿蘇村の全域）

(2) 計画期間 平成30年度から平成44年度まで（15年間）

※なお、熊本地震からの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します。

### (3) 6つの基本方針

	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）
基本方針	南阿蘇鉄道の全線復旧と持続可能な運営の確立		
	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	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	
	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		
	観光振興と一体となった公共交通網の構築		
	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		

注) イメージしている状況の変化により、各期の設定年度が変わる可能性があります。

## (4) 計画の目標

### 南阿蘇鉄道の創造的復興

<目標値 (H44年)>

①南阿蘇鉄道の年間営業収入

1.5億円以上 (現状: 1,461万円 (H28))

②南阿蘇鉄道の年間輸送人員

30万人以上 (現状: 36,670人 (H28))

③観光入込客数に占める南鉄利用者の割合

2.7%以上 (現状: 0.9% (H28))

### 地域住民の生活を支える公共交通網の形成

<目標値 (H44年)>

①公共交通空白地の総人口割合

0% (現状: 11.2% (H27))

②公共交通の住民利用者数

(ゆるっとバスと高森町民バスの1便あたり利用者数)

2人/便以上 (全路線で) (現状: 1.3~11.3人/便 (H29))

### 基幹産業 (観光業) を支える 公共交通網の形成

<目標値 (H44年)>

①地域の観光入込客数

770万人以上 (現状: 350万人 (H28))

②観光客に占める公共交通利用者の割合

3%以上 (現状: 1.2% (H29))

### 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

<目標値 (H44年)>

①南鉄駅を活用した地域の実組数

36回/年以上 (現状: - (H28))

②南鉄の必要性を感じる住民の割合

90%以上 (現状: 86.9% (H29))

\*南阿蘇地域全世帯アンケート結果

## (5) 事業計画（実施時期・実施主体を含む）

- 目標達成に向けて実施する取り組みとその実施予定時期、実施主体は以下のとおりです。

注）事業や目標値については、上述の目標を達成するために、必要に応じて概ね5年スパンで修正・追加等を行う場合があります。

取組の概要		実施予定時期			実施主体									
		1期	2期	3期	町村	熊本県	警察	地域			交通事業者			
		H30 (2018) ～ H34 (2022)	H35 (2023) ～ H39 (2027)	H40 (2028) ～ H44 (2032)				住民等	地域団体	観光従事者	南鉄	JR	バス	タクシー
【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	南阿蘇鉄道の全線復旧	実施	-	-	◎	◎					◎			
	鉄道事業再構築事業の実施	検討	実施	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	復旧状況に対応した“玄関口”（拠点）、“動線”（交通ルート）の設定	実施	-	-	◎	◎	○				◎	◎	◎	◎
	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	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	各公共交通機関の役割の明確化	検討	実施	実施	◎	○					◎	◎	◎	◎
	各公共交通機関の連携の強化	検討	実施	実施	◎	○					◎	◎	◎	◎
	バス・乗合タクシーに関するリソース（車、運転手）の効率化	実施	実施	実施	◎								◎	◎
	高齢者世帯の分布等に配慮した交通手段の確保	実施	実施	実施	◎		○	◎	◎				◎	◎

実施主体： ◎・・・中心的な立場で実施、○・・・積極的な協力

取組の概要		実施予定時期			実施主体									
		1期	2期	3期	町村	熊本県	警察	地域			交通事業者			
		H30 (2018) ～ H34 (2022)	H35 (2023) ～ H39 (2027)	H40 (2028) ～ H44 (2032)				住民等	地域団体	観光従事者	南鉄	JR	バス	タクシー
【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	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)	実施	実施	実施	◎						○			
	地域住民の集いの場としての駅の利活用の推進	実施	実施	実施	◎	○		◎	◎	◎	◎			
	駅における各公共交通機関の結節強化	実施	実施	実施	◎	○	○				◎	◎	◎	◎
【基本方針 5】観光振興と一体となった公共交通網の構築	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	検討	実施	実施	◎	○				◎	○	○	◎	◎
	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	実施	実施	実施	◎	◎			◎	◎	◎	◎	◎	◎
	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	実施	実施	実施	◎					○	◎			
	外国人観光客の受入環境整備	実施	実施	実施	◎	○				◎	◎	◎	◎	◎
【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	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	実施	実施	実施	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	利用促進策の検討・実施	実施	実施	実施	◎	◎		◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
	需要創出策の検討・実施	実施	実施	実施	◎	◎		◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎

実施主体： ◎…中心的な立場で実施、○…積極的な協力