

効果的な利用促進の在り方に関する提言
～地域に愛される鉄道を目指して～

平成30年12月

みやざき地域鉄道応援団

目 次

	頁
I はじめに	1
II 日南線及び吉都線の現状について	2
III 検討の概要	4
1 検討の背景	4
2 提言書の位置づけ	4
IV 利用促進の在り方に関する検討	5
1 意見要旨	5
2 取組の検討	6
V 取組の具体化に向けた整理	11
1 効果の視点	11
2 コストの視点	12
3 効果とコストを踏まえた取組の整理	12
4 取組を実施する上での課題等	13
VI 取組に関する提言	14
1 取組の方向性	14
2 利用促進の具体的な取組内容等	14
VII おわりに	20
 (参考1)	
1 日南線利用促進連絡協議会のこれまでの取組	21
2 吉都線利用促進協議会のこれまでの取組	26
 (参考2)	
1 みやざき地域鉄道応援団構成員一覧	28
2 開催スケジュール	28

I はじめに

地域鉄道は、地域住民の通学・通勤などの移動手段や地域の経済活動の基盤として重要な役割を担うとともに、地球環境問題への対応、まちづくりと連動した地域経済への波及効果など、様々な効用を生み出すことから、その活性化が求められている社会インフラである。

しかしながら、地域鉄道を取り巻く環境は、モータリゼーションの進展や人口減少・少子高齢化の進行等によって、極めて厳しい状況が続いており、本県地域鉄道における利用状況は、約30年前と比較すると、日南線で約5割、吉都線で約3割の水準にまで落ち込んでいる。

また、全国における鉄道路線の廃止事例が、鉄道事業の廃止が許可制から届出制となった平成12年度以降相次いでおり、平成30年3月までに40路線、879.2 kmが廃止となっている。

こうした地域鉄道の現状や取り巻く環境変化を受け、地域鉄道がその社会インフラとしての役割を果たし路線を存続させていくため、これまで地域住民の利用を促進するための取組はもとより、観光資源として活用し、交流人口の増加やまちの魅力向上を目指す様々な取組が実施されてきているところである。

本提言書は、沿線地域内外の移動・交流を更に活性化させていく観点から、効果的な利用促進の在り方について検討し、利用促進に関するあるべき方向性や具体的な取組について提言を行うものである。

県や沿線市町・鉄道事業者等の関係機関においては、地域鉄道の活性化に向けた取組を展開していく際、本提言書を活用していただければ幸いである。

II 日南線及び吉都線の現状について

本県の地域鉄道である「日南線」及び「吉都線」は、JR九州が運営する鉄道路線である。

日南線は、宮崎市の南宮崎駅から鹿児島県志布志市の志布志駅までを結んでおり、日南海岸沿いを走る路線である。

当路線は、県央と県南部や鹿児島県東部の市を結ぶ生活路線であるとともに、平成21年10月から観光特急列車「海幸山幸」が宮崎～南郷駅間において運行されており、観光地である宮崎市青島や日南市飫肥等を結ぶ観光路線でもある。

吉都線は、都城市の都城駅から鹿児島県湧水町の吉松駅までを結んでおり、霧島山の北東側を巡る路線である。

当路線は、県西部と鹿児島県北東部の市町を結ぶ生活路線である。

各路線の利用状況は近年低迷しており、JR九州発足時の昭和62年度と比較すると、日南線で約5割、吉都線で約3割の水準にまで落ち込んでいる。

また、利用者のうち通学定期利用者の占める割合が、日南線で約6割、吉都線で約8割と通学利用が多い路線である。

表 路線別輸送密度等の状況

線名	営業キロ(km)	輸送密度(人/日)					
		昭和62年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度
日南線	88.9	1,423	797	803	823	779	774
吉都線	61.6	1,518	517	496	454	466	474

輸送密度(人/日)・・・1日1km当たりの平均通過人員のこと。「旅客輸送人キロ」÷「営業キロ」÷「営業日数」により算出。

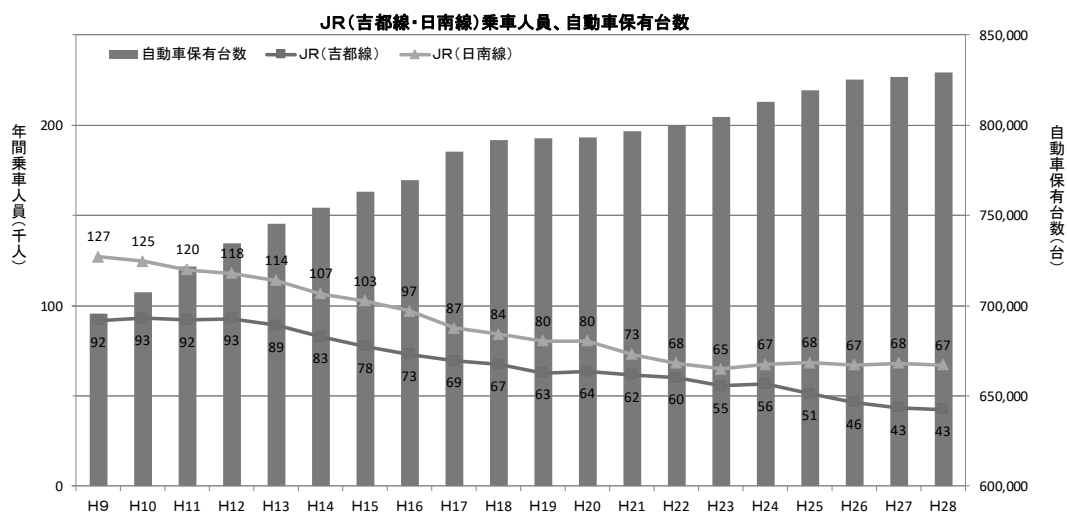
表 路線概要①



	日南線	吉都線
区間	南宮崎駅(宮崎県宮崎市)～志布志駅(鹿児島県志布志市)	吉松駅(鹿児島県湧水町)～都城駅(宮崎県都城市)
営業キロ	88.9	61.6
駅数	28	17
1日の往復数	13.5(南宮崎駅～油津駅) 8(油津駅～志布志駅)	8(平日(土8.5))
平均通過人員	昭和62年度 1,423	1,518
	平成29年度 774	474
利用者のうち通学 定期利用者割合 ※	約6割	約8割
運行について	普通列車の運行に加え、土日祝日を中心に観光列車「海幸山幸」を運行	普通列車のみ運行
平成30年のダイヤ改正の主な内容	油津駅～志布志駅間が10往復から8往復に減便	11往復から8往復に減便されたが、定時制高校の通学に影響が生じるため、平日のみ1便復便

※ 平成27年度実績

表 路線概要②



※ 自動車保有台数は各年12月末時点における車両登録番号を取得した車両の総数

※ 乗車人員は「1日平均乗車人員×365日」で作成

※ 「1日平均乗車人員」のH29年度実績は非公表

Ⅲ 検討の概要

1 検討の背景

地域鉄道は、住民の生活や地域の産業を支える社会基盤としてだけでなく、地球環境問題や高齢化社会にも対応した公共交通機関である。また、その活用を通じて地域の活性化に寄与する可能性を有している。

地域交通サービスを提供することにより、住民の足としての役割を担っている一方、モータリゼーションの進展や人口減少・少子高齢化の進行等に伴う利用者数の減少が著しく、路線の将来的な存続が不安視されているところである。

従来から、沿線市町で構成する利用促進協議会を主体として、鉄道事業者と協力しながら、利用促進に種々取り組んでいるところであるが、今後より効果的な取組を行っていくことにより、将来の路線存続に繋げていくことが求められている。

2 提言書の位置づけ

本提言書は、本県の地域鉄道である「日南線」及び「吉都線」の輸送密度の維持・向上を図るため、「効果的な利用促進」の在り方について鉄道事業者及び沿線市町の協力を得て、とりまとめたものである。

また、各事業実施主体が利用促進の取組内容を検討する際の参考となるよう、域内需要の喚起や域外需要の創出に関する取組、利用促進に係る費用負担の在り方等について、幅広い視点で検討・整理を行った。

IV 利用促進の在り方に関する検討

1 意見要旨

地域鉄道は、地域交通サービスの担い手であり、地域住民の移動手段として重要な役割を担っている。

その役割を維持していくためには、J R九州が公表している輸送密度を一つの指標とし、その維持・向上を目指し、これまで以上に利用促進の取組を効果的に行っていくことが必要である。

取組の検討にあたっては、人口減少や少子高齢化が進む現状を踏まえ、地域内外からの利用を促進していく観点から、地域住民と連携することにより、潜在需要の掘り起こしを図るとともに、鉄道そのものが有する観光資源としての価値を見つめ直し、沿線の魅力を伝えるためのツールとして活用することにより、多様な需要の創出を図ることが重要である。

委員等からは、

- ・ 高校生の利用が大きな割合を占め、生徒数の減少傾向が続く中、生活路線としての利用を伸ばすには限界があることから、観光路線としての利用を増やしていくことが必要である。
- ・ 沿線地域外からの誘客（観光需要の創出）も大事だが、地域内の利用（地域住民の利用）を促進することにより、地域鉄道の社会的意義を多くの地域住民に感じてもらうことが重要である。
- ・ 地元から愛される路線を目指し、沿線市町、地域住民、事業者が連携して沿線一体となった利用促進に取り組む必要がある。

等の意見があったところである。

2 取組の検討

取組内容について、応援団会議内で出された委員の意見や沿線市町からの聴き取りを踏まえ、次に掲げる視点ごとに網羅的に整理する。

視点		内容
利用促進	沿線地域に係る魅力の再発見・創出	潜在（域内）需要の掘り起こし
		観光（域外）需要の創出
	利用につながる周辺環境整備	環境整備
	情報発信・プロモーション	情報発信・PR
利用促進に係る費用負担		地元企業からの協賛等

(1) 沿線地域に係る魅力の再発見・創出

ア 潜在（域内）需要の掘り起こし

地元が主体となって、鉄道の公共性をアピールし、マイレール意識の醸成や利用促進に向けた体制の構築を図る。

分類	取組内容
地域住民との協働	<p>○ 沿線市町、地元、事業者との連携によるイベントや大会を開催し、沿線地域活性化及びマイレール意識の醸成、利用促進に向けた体制構築を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道に関心を持ち、主体的にイベント等に取り組むための住民参加型組織の立ち上げ ・ 沿線市町と連携した地域住民向けのイベント開催（自治会向け半日ツアー、小学生社会科見学（乗り方教室）等） ・ 地元商店街（飲食店等）と連携した企画きっぷへの特典付与 ・ シンポジウムや広報誌等を活用したマイレール意識の醸成

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 鉄道を活用し、地域における課題の解決、地域の活性化を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 子育て応援列車を運行し、地域における子育て世代の交流の場を提供 ・ 学生と連携した利用促進の取組 ・ 沿線スポーツ団体（グラウンドゴルフ等）と連携した交流イベントの開催 ○ 駅舎等を住民が活用・管理することにより、沿線地域活性化及びマイレール意識の醸成を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅施設を住民活動の場として開放 ・ 駅舎等のイルミネーション化 ・ 沿線景観の整備
--	---

イ 観光（域外）需要の創出

- ・ 観光列車の活用や、地域のお祭り等の沿線地域資源を活用したイベント列車の運行を行い、乗車自体を目的とした、移動手段だけではない利用を図る。
- ・ 地元ボランティア、イベント主催者と連携し、地域住民との交流を提供することにより、リピーター確保を図る。
- ・ 都市部からの誘客を図る。

分類	取組内容
観光列車	<ul style="list-style-type: none"> ○ 観光列車を活用し、話題性のあるサービスの提供等により、リピーター確保を図る。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 車内において沿線の魅力（地域エピソードの紹介や観光地案内等）を伝える観光ボランティアを導入 ・ 「海幸山幸」車内において、紙芝居に加え、宮崎のなまりを伝えるサービス（民謡等）を提供 ・ 地元ボランティア等により、地域エピソードを活用した新たなサービス（例：「人吉球磨カップ検索隊」）を提供 ・ 現行のキハ40のレトロ感を活用した鉄道ファンの誘客 ・ SLの復活

イベント列車	<p>○ 地域のお祭りや、スポーツイベント等と連携し、駅舎や列車を活用し、交流人口の拡大を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ カープ油津駅を活用し、キャンプシーズンに（駅や車両内装において球団カラーを演出した）「カープ列車」を運行 ・ スポーツファンと住民が交流するイベント開催（プロ野球キャンプ見学ツアーの企画等） <p>○ 車両を活用したイベント列車の運行、ツアー会社と連携したイベント列車の運行、車内における沿線景観情報等の提供により、交流人口の拡大を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ サイクルトレインの運行 ・ 輪行袋を活用したサイクリングイベントの実施 ・ 車内で地元食材を活用したランチを提供するツアー ・ 風景を解説する音声ガイドの導入 ・ ボランティアによる景観説明（山の名前のアナウンス等） <p>○ 観光施設や子育て支援団体と連携し、子供に親しまれるイベント列車を運行することにより、親子連れの交流の場の提供を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 子供向けイベント、体験型イベントと連動したツアー
モデルコースの設定	<p>○ 沿線の観光資源を活用し、駅を基点とした周遊観光の実現を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ バス事業者等と連携した駅からの二次交通の充実、駅を基点としたモデルコース設定及び周遊ツアー造成 ・ 地元酒蔵や温泉施設と連携した焼酎列車の運行（温泉施設や酒蔵を巡るモデルコースの設定）
着地点ガイドの活用	<p>○ 地元ガイド（地域住民）との交流を提供し、リピーター確保を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ウォーキングイベントにおいて観光案内ボランティアを配置し、地域住民との交流を提供

(2) 利用につながる周辺環境整備

インフラ整備等を行い、観光客のリピーター確保、鉄道利用者の利便性向上を図る。

分類	取組内容
インフラ整備等	<ul style="list-style-type: none">○ インフラ整備等を行い、利便性向上、リピーター確保を図る。<ul style="list-style-type: none">・ 構内等表示や運行情報の多言語化、W i - F i 整備・ 沿線景観の整備【再掲】・ 駅案内板（周辺地図）の整備・ 駅舎等のイルミネーション化【再掲】・ イヤフォンを使った車窓からの景色を愉しむための仕掛け（風景の音声ガイド）・ 駅前駐車場の整備（パーク&ライド）・ コミュニティバス等との接続（二次交通の充実）・ 駅周辺施設マップ作成（商店街と連携した特典付き）

(3) 情報発信・プロモーション

- ・ 対外的なPR活動を地域と連携して行い、路線の知名度向上を図る。
- ・ 話題性のある取組を行い、様々な媒体を活用したPRを図る。
- ・ インバウンドの誘致促進を図る。

分類	取組内容
PRの工夫	<ul style="list-style-type: none">○ 車窓からの風景など対外的に訴求できるコンテンツの選定等により、PRを効果的に実施する。<ul style="list-style-type: none">・ 個人客を対象とした観光周遊コース（周遊方法入り）のマップを作成・ 車窓からの風景や列車をテーマにした「フォトコンテスト」を開催し「旅行雑誌」の表紙等へ活用
話題性創出	<ul style="list-style-type: none">○ 話題性のあるサービスを提供することにより、メディアを活用し、知名度向上を図る。<ul style="list-style-type: none">・ 車内において沿線の魅力（地域エピソードの紹介や観光地案内等）を伝える観光ボランティアを導入【再掲】

	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「海幸山幸」車内において、紙芝居に加え、宮崎のなまりを伝えるサービス（民謡等）を提供【再掲】 ・ 地元ボランティア等により、地域エピソードを活用した新たなサービス（例：「人吉球磨カップ搜索隊」）を提供【再掲】
インバウンドの誘致促進	<ul style="list-style-type: none"> ○ 多言語化による情報発信 <ul style="list-style-type: none"> ・ 構内等表示や運行情報の多言語化、W i - F i 整備【再掲】 ・ 訪日外国人観光客を対象に、H P 等により観光列車の魅力等をP R ・ 鉄道を利用したモデルルート設定と観光地情報及び二次交通情報のP R ・ 国際交流員等と連携した多言語に対応したH P コンテンツのブラッシュアップ

(4) 利用促進に係る費用負担

利用促進に係る費用負担について、県や沿線市町の負担だけでなく地元企業、地元出身者等からも協力を得る。

分類	取組内容
費用負担	<ul style="list-style-type: none"> ○ 利用促進に係る費用負担について、地元企業、地元出身者等から協力を得る。 <ul style="list-style-type: none"> ・ イベント列車等における食材や県産品の提供 ・ 観光施設から費用負担を協力してもらい、駅から施設までのバスが無料となるような鉄道利用者に対する特典を付与 ・ クラウドファンディングによる資金調達

V 取組の具体化に向けた整理

前章で整理した利用促進の取組は、各実施主体（沿線市町や鉄道事業者）において、その効果やコストを踏まえ、具体化に向け検討していくことになる。検討にあたっては、費用対効果という観点から行うことが適当と考え、下記のように取組を分類した。また、取組を実施する上での課題等について、実現可能性・持続可能性という観点を踏まえて整理した。

1 効果の視点

前章において、委員の意見等に基づく取組について、内容を踏まえ整理したところである。

取組の具体化に向けては、実施により得られる効果（どの程度利用者増が見込まれるか、その効果が現れるまでの期間はどの程度なのか）について検討する必要がある。

例えば、「イベント列車」のような取組は、利用者増に直接的・短期的に影響を与えるものであり、利用者増に一定の効果が期待でき、かつ、即効性がある取組である。

一方、「沿線の植栽や草刈り」のような取組は、中長期的に継続して取り組んでいく必要があり、取組を始めた段階では、利用者が増えるといった目に見える効果は期待できないが、継続して取り組むことにより、鉄道に対する愛着が強まり、徐々に効果を発揮していくことが期待される取組である。

<直接的・短期的に効果が生じると見込まれるもの>

例：「レストラン列車・焼酎列車のようなイベント列車」、「親子を対象にした子育て応援列車」、「小学生の遠足利用を対象にした運賃助成」、「学生への定期券補助」、「観光列車・SLの導入」

<間接的・中長期的に効果が生じると見込まれるもの>

例：「沿線の植栽や草刈り」、「ツアーのモデルコースの設定」、「駅前広場整備（パーク&ライド）」

2 コストの視点

取組に係る費用については、原則、県や沿線市町、鉄道事業者が負担しているところである。県や沿線市町の負担は予算の範囲内に限られ、また、鉄道事業者の負担は、投資に見合った増収が見込まれるかという経営的な視点からの判断を伴うことになるため、低コストの取組については事業化につながりやすいと言える。

なお、新規車両の購入やインフラ整備など莫大な費用がかかるものについては高コストに該当するものとして、それ以外のもの（例：これまで利用促進協議会が行ってきた取組規模）については、低コストに該当するものとして整理を行った。

<低コストのもの>

例：「レストラン列車・焼酎列車のようなイベント列車」、「親子を対象にした子育て応援列車」、「小学生の遠足利用を対象にした運賃助成」、「沿線の植栽や草刈り」、「ツアーのモデルコースの設定」

<高コストのもの>

例：「観光列車・SLの導入」、「駅前広場整備（パーク＆ライド）」、「学生への定期券補助」

3 効果とコストを踏まえた取組の整理

効果 \ コスト	低	高
直接的・短期的	①	②
間接的・中長期的	③	④

- ① 短期的に効果が生じると見込まれるもので、かつ、低コストのもの。
例：「レストラン列車・焼酎列車のようなイベント列車」、「親子を対象にした子育て応援列車」、「小学生の遠足利用を対象にした運賃助成」
- ② 短期的に効果が生じると見込まれるもので、かつ、高コストのもの。
例：「観光列車・SLの導入」、「学生への定期券補助」

- ③ 中長期的に効果が生じると見込まれるもので、かつ、低コストのもの。
例：「沿線の植栽や草刈り」、「ツアーのモデルコースの設定」
- ④ 中長期的に効果が生じると見込まれるもので、かつ、高コストのもの。
例：「駅前広場整備（パーク&ライド）」

4 取組を実施する上での課題等

前頁（「3 効果とコストを踏まえた取組の整理」）における①に当たる取組（例：「イベント列車」）のように、短期的に効果が生じると見込まれる取組で、かつ、コストが低いものについては、実現可能性は高いと考えられる。ただし、持続可能性という観点からは、費用負担を継続しなければ、効果が継続的に発生しないと考えられる。

②に当たる取組（例：「観光列車・SLの導入」）については、短期的な効果は見込まれるものの、コストが高い取組であり、実現及び取組の継続に当たっては、費用負担が大きな課題となる。

このため、鉄道事業者負担だけでなく、県や沿線市町の財政支援や、クラウドファンディングといった、費用負担を支援する仕組みを考えていく必要がある。

③に当たる取組（例：「沿線の植栽や草刈り」）については、コストが低く実現可能性は高いと考えられるが、直接的にどのように利用促進につながるのか不透明であり、中長期的な視点で取組を継続していく必要がある。

そのためには、例えば、地域住民等を巻き込んだ実施体制を整備するなど、住民全体の意識を徐々に高めていくことにより、地元の鉄道利用を促していく必要があると考えられる。

④に当たる取組（例：「駅前広場整備（パーク&ライド）」）については、コストが高く、中長期的に継続して取り組んでいく必要があるものであるが、例えば、まちづくり事業などの一環として整備するなど、取組の実現に向けて、交通事業者や沿線市町・住民等を巻き込んだ議論を経て、地元のコンセンサスを得ることが必要となる。

VI 取組に関する提言

利用促進に関する取組内容の検討や、その具体化に向けた整理を行ったところであるが、これらを踏まえ、今後の利用促進に係る取組の方向性と具体的な取組内容等について提言する。

1 取組の方向性

(1) 地域住民が主体となった利用促進、沿線地域の活性化

委員から、「地元で愛されない鉄道は残らない」、「地域鉄道を応援する連鎖を広げていくことが大事である」等の意見が出されたところである。

最大の利用者であり支え手である地域住民に、鉄道に関する当事者意識を持ってもらうことにより、地域住民が主体となって考え、利用促進や鉄道を活用した地域活性化の活動を展開していくことが大変重要である。

このため、地域住民が鉄道に関与する機会を増やし、鉄道の存在意義（価値）を多くの住民に改めて認識してもらい、「地域の鉄道は地元自らが利用促進を考え、自らも乗って残す」という発想のもと、域内の鉄道需要を喚起していく必要がある。

(2) 地域外からの誘客

委員から、「両路線は生活・観光が混在している路線であり、生活・観光の両面から利用促進に取り組むことが重要である。」との意見も出されたところである。

人口減少・少子高齢化が進行する中、地元利用に限った利用増だけに頼らず、本県に優位性のある地域資源を活用していく観点や、本県の外国人観光客が増加している現状を踏まえ、地域外からの利用促進策についても引き続き積極的に推進していくことが必要である。

このため、地域に魅力あるコンテンツを用意し、そのコンテンツを磨き上げていくことや、多言語化に対応するための環境整備に取り組むことにより、外から人を呼び込み、それを鉄道利用に結び付けていく必要がある。

2 利用促進の具体的な取組内容等

前章（「V 取組の具体化に向けた整理」）において、「費用対効果」という観点から、取組を実施する上での課題を整理したところであ

るが、鉄道事業者や沿線市町等の予算額に一定の限度があることを踏まえると、取組に係るコストの規模が大きくなるほど、その実現性は低くなる傾向にあると言える。

そのため、まず、低コストで実現性の高い取組（前章の「3 効果とコストを踏まえた取組の整理」における①・③）については、できるだけ速やかに実行に移すことを前提として、取組内容を具体的に提案する。

次に、費用の負担が課題である中長期的な実現を目指す取組（前章の「3 効果とコストを踏まえた取組の整理」における②・④）については、その課題解決・実現に向けた方向性を提案する。

最後に、これらの取組を行う上での利用促進の費用負担の在り方について、提案する。

(1) 取組内容の提案

ア 「サポーター制度」等の導入

（実施主体：各利用促進協議会 協力：鉄道事業者、県）

○ 地域鉄道を応援する体制の構築

当応援団において、日南線・吉都線の利用促進について議論を行ってきたが、この組織を発展的に継承する形として、地域鉄道を応援したい方を「サポーター」と位置づけ、住民参加型組織を立ち上げる。

サポーターには、地域内・外を問わず、路線を応援したいという気持ちを持っている方から日常的に利用している方、また、既に地域鉄道を活用して地域活性化に取り組んでいる方など多くの方に参加してもらう。

○ 沿線活性化の活動発表会等の開催

より多くの地域住民に鉄道を応援する機運を盛り上げるため、地域鉄道に関わる方の活動等の発表会を開催する。

発表会において、既に地域鉄道の活性化や利用促進に向け活動している方々の活動内容や他地域での先進事例等を紹介することにより、地域の方々に鉄道に対する関心や地域鉄道への愛着を持ってもらい、日々の鉄道利用や、住民が主体となったイベント列車等の企画・運営などにつなげていく。

また、沿線の主な利用者である高校生にサポーターになってもらうことで、音楽や絵画などの部活動や興味・関心が高いものと鉄道を組み合わせたイベントなど、高校生が主体となった取組が期待される。

イ 地域住民を対象としたツアーの実施や観光モデルコース等の設定

(実施主体：各利用促進協議会 協力：鉄道事業者、県)

身近なターゲットである地域住民の利用を促進するため、自治会等を対象とした半日ツアー等の実施を行うとともに、地域外からの誘客を図るため、関係機関と連携し、駅を基点とした観光モデルコースの設定や、リピーター確保の仕掛けとして体験型・滞在型のコンテンツを設定するなど、観光コンテンツの磨き上げに、中長期的に取り組んでいく必要がある。

特に、地域外からの誘客にあたっては、各沿線市町の観光関係者の支援のもと、主要駅を基点とした二次交通の整備（例：「駅から観光地・宿泊施設までの移動手段確保」）や、地域住民の理解・協力のもと、観光客と住民が触れ合う機会の創出（例：「ウォーキングイベントにおける案内ボランティア配置」、「地域住民が一体となった歓迎セレモニーの実施」、「地域住民が提供する体験交流メニューの提供（農林水産業作業体験・収穫体験、ものづくり体験）」）等の地元における「おもてなし」体制の整備に取り組んでいく必要がある。

ウ 鉄道を活用した話題性のある取組や情報発信

(実施主体：各利用促進協議会、鉄道事業者 協力：県)

○ イベント列車の実施

低コストで短期的な効果が見込まれるイベント列車は、既に鉄道事業者や沿線市町が単独又は連携して行っているところである。

地元食材を使った食事提供と沿線の観光地を組み合わせたツアー、焼酎・スポーツキャンプを活かした企画列車については、本県に優位性のある地域資源を活用した取組であるため、都市部からの誘客につながることを期待される。

また、「子育て応援列車」や「婚活列車」のような取組は、ふだん列車を利用しない人たちに対して乗るきっかけとなり、地域内からの利用を実際に後押しするとともに、社会的課題の解決につながるものである。

このような取組をより魅力的なものとするため、路線の背景（歴史・風習・スポット）を織り交ぜて車内において案内できるガイド役（仮称「鉄先案内人」）の育成・導入や、車内イベントの開催により、鉄道に乗ること自体を目的とする取組（例：「地域アイドルによるコンサート列車の運行」）等の工夫を図っていく必要がある。

○ 情報発信・PR

地域内外からの利用促進を図るため、各市町の広報誌や地元メディア等を活用するとともに、沿線の観光地や地域資源の魅力を全国に向けて発信する。また、話題性のある取組を行い、鉄道愛好者向けに発信するなど、地域内外に対して、路線PRを継続して行っていく必要がある。

例えば、メディアと連携し、ツアーの実施状況だけでなく、企画・募集などの準備段階からシリーズで発信・放映するなど、路線PR効果を高めるための工夫も重要である。

エ インバウンドへの対応

(実施主体：各利用促進協議会、鉄道事業者 協力：県)

訪日外国人に対する多言語化やWi-Fi整備等の環境整備に関しては、コストの課題があるものの、外国人利用が伸びている現状や東京オリンピック・パラリンピック等の開催を控え、実現に向けた早急な対応が求められている。

すべての駅の環境整備を網羅的に行うことは困難なため、まずは、現に訪日外国人が多く訪れている駅の多言語化による案内板の設置や案内放送の導入を順次、整備していく必要がある。

また、外国人観光客に対する情報提供や、地域鉄道の乗車に慣れていないことを踏まえたコミュニケーション支援等のソフト面における整備も急務であり、ダイヤの待ち時間を有意義に過ごしてもらうため、駅周辺の観光地や飲食店等の情報を掲載した「多言語パンフレット」の作成や、円滑な意思疎通を図るための「多言語コールセンター」の活用等の工夫が必要である。

(2) 中長期的な取組の実現に向けた方向性

高コストの中長期的な取組の実現に向けては、コストに見合った効果が得られる状況を段階的に作っていくことが必要である。

ア 観光列車の導入

観光列車のような話題性のある取組は、地域外からの利用を実際には後押しするとともに、路線PR、観光コンテンツの充実等に対しても中長期的な効果があると見込まれる。

しかしながら、観光列車の導入にあたっては、車両の購入又は改造といった莫大な費用を要することから、潜在的な需要や今後の動向を

見ながら、投資に見合う効果が得られるか、中長期的に判断していくことになる。

このため、利用促進協議会等で他地域の観光列車をチャーターし、沿線の地域資源や観光地と組み合わせたツアーを実施することに加え、地域資源や観光地の磨き上げを行うとともに、沿線の地域にまつわる歴史や景観等を活かしたデザインやストーリーといった魅力あるコンセプトを確立する必要がある。

また、自転車をそのまま積み込めるサイクルトレインについても、輪行袋を活用したサイクリングイベントを定期的で開催し、利用者の増加やイベント定着を図るとともに、目的地到着後の魅力的なサイクリングルートの構築や休憩スポットの整備などサイクリストから選ばれる魅力ある地域づくりを行う必要がある。

イ 駅を中心としたまちづくり

高齢化が進む中、高齢者の運転免許自主返納に伴う移動手段の確保が求められているが、自宅から駅まで、又は駅から目的地までの二次交通の課題がある。また、自動車ユーザーにとっても、駅周辺の駐車場や施設が十分に充実しているとは言い難い状況にある。

このため、各市町での長期計画やまちづくり計画などにおいて、「駅を中心としたまちづくり」を掲げ、他の交通機関（バス等）との連携や、駅前における駐車場の整備（パーク&ライド）の実現に向け、関係機関や地域住民を巻き込み検討する必要がある。

(3) 利用促進の費用負担の在り方

鉄道事業者や沿線市町等の利用促進に関する予算額には一定の限度があるため、高コストの取組に対しては、各主体間が連携して中長期的な実現を模索していく必要があり、地元企業等からの協力（例：イベント列車等での食材や県産品の提供等）や、不特定多数の人たちから寄附を募る方法（クラウドファンディング）が考えられる。

また、低コストで実現性の高い取組であっても、地域住民主体の取組を展開していく観点から、公的支援に頼らない資金調達方法について検討する必要がある。

昨年度、市民団体が主体となって実現した「広島カープのキャンプ地の最寄り駅である油津駅駅舎を、球団カラーの赤に塗って応援する」という取組において、クラウドファンディングが活用されたところである。このように、メッセージ性があり、県内外の方々に対する訴求力が高く、支援

の得られる可能性があるプロジェクトにおいては、クラウドファンディングの活用も検討する必要がある。

VII おわりに

地域鉄道は地域住民の通学・通勤などの移動手段として、また、観光をはじめ地域産業を支える重要な社会インフラである。

近年、地域鉄道は、モータリゼーションの進展や人口減少・少子高齢化の進行等による厳しい現状に直面している。今後も、地域鉄道がその社会インフラとしての役割を果たしていくためには、今まで以上に効果的な利用促進を図っていくことが求められている。

本応援団においては、その取組の方向性として、輸送密度を一つの指標とし、県や沿線市町・鉄道事業者・地域住民が一体となって利用促進に取り組むとともに、地域外からの誘客にも積極的に取り組んでいくことにより、鉄道を最大限活用し地域活性化を図っていくことを提言したところである。特に、最大の支え手である地域住民に地元を走る鉄道の存在と価値を再認識してもらい、地域鉄道を応援していく輪を広げていくことが、路線存続に必要なことである。

自らの暮らす地域に鉄道があることは、他の地域に比べ移動が容易となり、地域外からの誘客や沿線地域の活性化につながる「資産」を有しているとも考えることができる。地域鉄道を今後どう残していくのかという課題に対し、「他人ごと」から「自分ごと」へ転換を図っていくことが、鉄道の持つ可能性を最大限に引き出していく第一歩ではないだろうか。

今後、提言した内容を参考にしながら、地域住民一人一人が応援団の一員であるという意識のもと、地域鉄道を活性化させる取組をより一層進展させることにより、将来にわたって、地域から愛される鉄道として存続し続けることを期待している。

(参考 1)

1 日南線利用促進連絡協議会のこれまでの取組

(1) 設置及び目的

J R 日南線利用促進連絡協議会は、地域の鉄道である J R 日南線の利用促進のため、関係市及び機関が相互に連携するとともに、啓発等の事業を積極的に推進するよう働きかけることを目的として、昭和62年に設立された。

(2) 事業

以下の項目について、事業を推進している。

- ア J R 日南線の利用促進運動の推進
- イ J R 日南線の利用促進に係る連絡調整
- ウ J R 日南線の利用促進に係る関係機関に対する陳情等
- エ その他協議会の目的を達成するために必要な事務

(3) 構成

宮崎市、日南市、串間市、志布志市の J R 日南線沿線に位置する 4 市

(4) 平成29年度取組

地域の大切な社会基盤である J R 日南線の存在意義を広くアピールするとともに、マイレール意識の高揚を図るため、以下の事業に取り組んだ。

ア 利用促進企画

【J R 日南線の歌制作】

J R 日南線を身近に感じてもらうために、誰もが口ずさみ、親しみのある歌「My 日南線」を制作し、イベントで披露するなど乗ってもらうきっかけづくりを行った。



【つながるマルシェ】

志布志駅において2箇月に1回（偶数月の第1日曜日）開催している物産イベント「ぽっぽマルシェ」と連携し、串間駅において「でんしゃでマルシェ」を開催した。各会場をJR日南線で「はしご」してもらい利用促進に繋げた。

イ PR活動

10月9日～30日までの22日間、全144試合が宮崎県内の野球場において開催される「みやざきフェニックスリーグ2017」に合わせて、3万部発行される選手名鑑に広告を掲載し、JR日南線の利用促進を図った。



ウ イベント開催

各イベント開催と連携したイベント列車の運行や、ツアー会社と連携し、観光特急「海幸山幸」を活用したフェリー利用ツアーを実施した。

- ・ 油津港まつり2017イベント列車
- ・ 観光特急「海幸山幸」deカップリングパーティー
- ・ 「宮崎カーフェリー」及び「さんふらわあ」と「海幸山幸」を活用したフェリー利用ツアー



・ 油津港まつり2017イベント列車



・ カップリングパーティーの様子



・ 宮崎カーフェリー利用ツアー



・ さんふらわあ利用ツアー

エ 要望活動

J R 日南線の安全性や利便性を高めることなどを目的に、宮崎県鉄道整備促進期成同盟会主催の J R 九州本社への要望活動に参加し、更なる連携強化の要望等を行った。

また、平成30年3月のダイヤ改正に関する要望を、宮崎総合鉄道事業部に対し行った。

オ 環境美化

串間駅ホーム等の景観向上を図るため、環境美化活動として観賞用花を季節ごとに設置を行った。

カ J R との連携

- ・ J R 九州ウォーキング

お祭りや自然、ご当地グルメなどを楽しみながら歩く J R 九州ウォーキングを沿線4市でそれぞれ1ルートずつ設定し、各市の魅力が詰まったコースを堪能してもらった。



宮崎市



志布志市



串間市



日南市

- ・ えれこっちやみやざきパレード参加

J R 九州と協議会の計43名で踊り連を編成し、海幸山幸運行8周年と日南線利用促進の P R を行った。

(5) 平成30年度の取組

従来のJR日南線利用促進事業を継続して取り組むとともに、以下の事業を実施し更なる利用促進を図っている。

ア 利用促進企画

【JR日南線の歌PR】

平成29年度に制作した「JR日南線の歌（My日南線）」の振り付けをベースとしたコンテストを開催し、JR日南線の歌をPRすることで、JR日南線を身近に感じてもらうとともに、乗ってもらうきっかけづくりを行う。

イ PR活動

鉄道の日イベントにJR日南線利用促進連絡協議会として参加し、JR日南線の認知度を高め、観光路線としてのPRを行う。

ウ JR日南線ツアー事業

平成30年度より県の新規事業「地域鉄道利用促進強化支援事業」に取り組み、JR日南線を活用したツアーを展開する。

【JR日南線グルメツアー】

JR日南線の沿線には、魅力ある観光資源や農林水産物を有しており、これらを満喫する「JR日南線グルメツアー」を企画・実施し、JR日南線の利用促進とグルメ・観光PR等を図る。

【JR九州主催イセエビツアー】

JR九州が主催する「海幸山幸で行く伊勢海老会席と日南の旅」に沿線市として魅力あるサービスを提供し、JR日南線の利用促進と観光・地場産品等のPR等を図る。

エ 要望活動

平成30年3月のダイヤ改正で減便となった路線について、平成30年度も継続して復便に向けた要望活動を行っていく。

(6) 工夫している点

- 平成29年度に実施したつながるマルシェにおいて、串間駅から志布志駅までの往復利用者に対して記念乗車証のプレゼント企画を行い、利用促進に繋げた。

- ・ 今後のイベント開催について、一過性のものでなく、継続性のある広報活動・イベント等に取り組んでいく。

【参考】利用促進につなげるための主な地域資源

- ・ 観光列車「海幸山幸」
内装に飫肥杉を活用、紙芝居を使い「海幸山幸伝説」を車内にて紹介
- ・ 観光地・景観
こどものくに、青島、鬼の洗濯板（宮崎市）
飫肥城下町、天福球場、カープ油津駅（日南市）
都井岬、幸島、恋ヶ浦、イルカランド（串間市）
ダグリ岬、志布志鉄道記念公園（志布志市）
- ・ グルメ
海鮮料理、青島ういろう（宮崎市）
伊勢海老、カツオ炙り重、飫肥天、魚うどん（日南市）
ぶりプリ丼、甘藷（串間市）
うなぎ、黒豚三昧丼、背白ちりめん三昧丼（志布志市）



J R日南線イメージキャラクター
「ニッチー」

2 吉都線利用促進協議会のこれまでの取組

(1) 設置及び目的

J R 吉都線の利用を促進することにより沿線地域の魅力を広く情報発信し、併せて沿線自治体の交流人口の拡大による地域産業の振興及び活性化、同線の永続的な発展と観光列車の誘致のために、平成6年に設立された。

(2) 事業

以下の事項について、事業を推進している。

- ア 利用促進運動その他利用増進方策等存続に関する事項
- イ 観光列車の誘致及び沿線地域の魅力の再構築に関する事項
- ウ その他関係する地域の交通体系等の調査検討等必要と認められる事項

(3) 構成

都城市、高原町、小林市、えびの市及び湧水町の首長・議長

(4) 平成29年度取組

- ア イベント列車（集合する駅までJ R利用していただくことが条件のバスツアー）
 - ・ イベント列車＜吉都線いいとこどりツアー 小林市・えびの市＞
 - ・ イベント列車＜吉都線いいとこどりツアー えびの市・湧水町＞
 - ・ イベント列車＜吉都線いいとこどりツアー 高原町＞
- イ 沿線活性化事業（沿線自治体の地元有志による団体の活動を支援）
 - ・ 吉都線の旅＜吉都線に観光列車を呼ぼう！小林実行委員会＞
 - ・ 「KITTO小林」完成記念事業
 - ・ 小林駅105周年事業
 - ・ 焼酎列車運行（えびの市吉都線はずませ会）
 - ・ 景観向上事業（駅美化活動・イルミネーション等）
- ウ 民間放送局等を活用した広報宣伝事業（MRTアナウンサー田代剛と行く吉都線ぶらり満喫の旅）
- エ 小中学生等（運賃）助成事業
- オ J R九州鹿児島支社への要望活動

カ 沿線の高校へ吉都線利用促進チラシ配布<3500枚>

キ 沿線の高校へ定期券所持調査

(5) 平成30年度の取組

ア 小中学生等（運賃）助成事業

※ 平成29年度実績 27団体 利用者1,532名

イ D&S列車をチャーターしたコンセプト列車

観光列車による食を活用したツアー

※ 平成30年度新規事業

ウ 地域外に向けた情報発信事業

都市圏に向けた大手旅行メディアと連携したPR

※ 平成30年度新規事業

エ JR九州鹿児島支社への要望活動（吉都線減便の復活・車両編成改善等）

(6) 工夫している点

- ・ 地域住民による沿線活性化の取組が近年増えてきており、今後も事業の継続・成長を進めていく。
- ・ 協議会構成市町担当者との情報共有を深めることで、緊急な要望活動でも対応できるようにしている。

【参考】利用促進につなげるための主な地域資源

- ・ 観光地・景観
関之尾の滝、霧島ファクトリーガーデン、東霧島神社（都城市）
神楽、湯之元温泉、狭野神社（高原町）
えびの高原、京町温泉、道の駅えびの（えびの市）
生駒高原、北きりしまコスモドーム（小林市）
観光SL会館、鶴丸温泉、竹中池公園（湧水町）
- ・ グルメ
宮崎牛（都城市、小林市、えびの市、高原町）
チキン南蛮カレー、焼酎（都城市）
チョウザメ、元公邸料理人レストラン（小林市）
ヒノヒカリ（えびの市）

(参考2)

1 みやざき地域鉄道応援団構成員一覧

区分		所属・役職	氏名
委員	統括 コーディネーター	宮崎大学教授	熊野 稔
	アンバサダー	ローカルジャーナリスト	田中 輝美
		公益財団法人みやざき観光コンベンション協会 DMO推進プロデューサー	久重 和夫
		株式会社訪 ^{おと} う	日高 葵
		MRT宮崎放送アナウンス部	田代 剛
	サポーター	JR日南線利用促進連絡協議会（日南市）	黒田 泰裕
		JR日南線利用促進連絡協議会（志布志市）	宮内 春芳
		JR吉都線利用促進協議会（小林市）	吉村 秀昭
		JR吉都線利用促進協議会（えびの市）	西園 章二
	鉄道事業者	九州旅客鉄道(株)	
沿線市町	日南線利用促進連絡協議会		
	吉都線利用促進協議会		

【事務局】 県総合交通課

2 開催スケジュール

- (1) 第1回会議 平成30年6月26日（火）
- (2) 第2回会議 平成30年8月30日（木） ※ 日南線視察含む
平成30年8月31日（金） ※ 吉都線視察含む
- (3) 第3回会議 平成30年11月6日（火）
- (4) 県への提言 平成30年12月18日（火）