

## V 南阿蘇地域へのDMVの導入意義

以上の南阿蘇地域を取り巻く現状の把握、及び新しい交通システムである DMV の概要を踏まえ、次の観点から南阿蘇地域への DMV 導入を検討する。

### 1. 地域活性化

#### ○ 地域の現況と課題

- ・ 人口の漸減傾向と高齢化の進行
- ・ 生活交通の確保と行政負担
- ・ 農業と観光が産業の中心
- ・ 阿蘇山を中心に地域に点在する豊富な観光資源の存在
- ・ 自家用車中心の観光流動と不便な公共交通アクセス

#### ○ 観光を主体にした地域の魅力向上と活性化

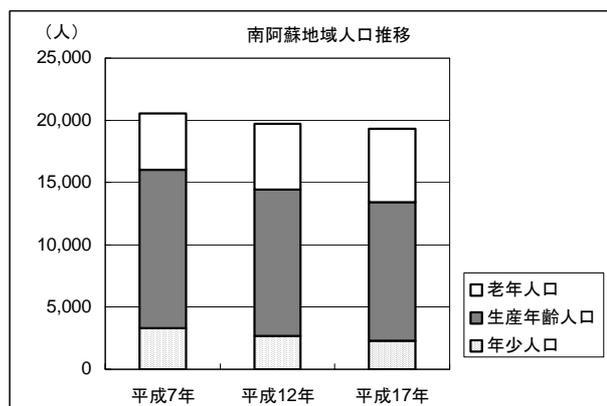
- ・ 九州を代表する観光地での新たな魅力の付加による観光客の呼び込み
- ・ DMV を観光資源のひとつとして、公共交通を使った観光スタイルの提案
- ・ 通過型観光から滞在型観光への転換を促すことによる地域活性化

南阿蘇鉄道の沿線人口（南阿蘇村及び高森町）は約 2 万人であり、最近 10 年で約 6%減少している一方で、老年人口比率は 22%から 30%に増加し高齢化が進行している。また、沿線の主要な産業は農業のほか、沿線に点在する温泉などを活かした観光も重要な位置付けを占めている。

地域の公共交通については、南阿蘇鉄道と、鉄道に沿って運行されている路線バスが軸になっている。そのほかに沿線施設や集落を周回する町民バス・福祉バスが運行されているが、観光利用に適した運行日やルートではないため、観光流動は自家用車（レンタカー等を含む。）が中心となっている。

また、熊本県では、九州新幹線の平成 22 年度末全線開業を見据えた「新幹線くまもと創りプロジェクト」において、公共交通機関による二次アクセス又は三次アクセスの充実を課題として位置付けている。将来、山陽・大阪方面から九州を代表する観光地である阿蘇一帯への公共交通を利用した観光客の増加が予想されるなかで、南阿蘇地域においてもわかりやすく移動しやすい公共交通機関による周遊ルートを提供することで観光客の呼び込みを図ることが必要である。

そこで、南阿蘇地域に DMV を導入することにより、公共交通を使った移動利便性の向上を図るとともに、DMV を新たな観光資源として位置付け、鉄道を組み合わせた観光スタイルの構築が地域の活性化に寄与することが期待される。

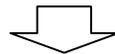


(資料: 国勢調査)

## 2. 南阿蘇鉄道の活性化

### ○ 現況と課題

- ・ 少子化による通学定期利用減少傾向、自家用車へのシフトによる定期外利用の減少傾向
- ・ 営業損失の連続計上
- ・ 中期的に予想される施設更新への対応
- ・ 鉄道とバスとの連携
- ・ トロッコ列車による観光と地域との連携



### ○ 観光利便性の向上と経費削減による南阿蘇鉄道の活性化

- ・ 鉄道の定時性を最大限に活かすことによる利便性向上
- ・ 観光地へのアクセス改善による利便性向上
- ・ DMV を観光資源化することによる集客力アップ
- ・ DMV 化によるランニングコストの削減

### (1) 観光客を中心とした利用促進

南阿蘇鉄道は、南阿蘇地域の観光資源に恵まれた沿線特性を活かし、開業当初からトロッコ列車の運行や駅の新設、日本一長い駅名への改称、駅舎への温泉や物産販売所の併設など、鉄道を観光資源として捉え、地域及び鉄道の活性化を図ってきている。

一方で、少子化による通学定期利用の減少傾向や、沿線人口の減少や沿線道路整備の推進による自動車利用へのシフトなどを要因とした定期外利用の減少傾向が続いている。

また、駅から沿線に点在する観光施設へのアクセス手段がなく、トロッコ列車など鉄道を利用している観光客を必ずしも地域活性化に結びつけられていない現状がある。

DMV は鉄道から観光地へのダイレクトアクセスを可能にする輸送機関であり、南阿蘇鉄道への DMV 導入は、現在の観光流動の課題である鉄道と沿線観光地の連携に寄与することが可能であり、立野橋梁や第一白川橋梁からの風景などの鉄道から見ることのできる観光資源と沿線観光施設を組み合わせた観光流動を提供することができれば、地域経済と南阿蘇鉄道活性化につながる可能性がある。

## (2) コスト削減

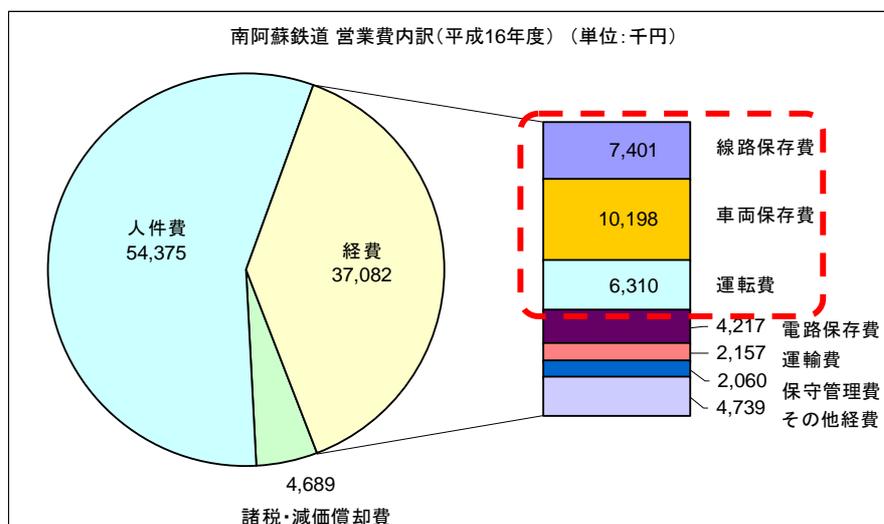
鉄道車両と比較して、汎用のマイクロバスをベースとした DMV は、車両費において大幅なコスト削減効果が得られることが期待されている。また、車体重量が鉄道車両に比べて軽量であるため、車両側では動力費、施設側では線路保存費の削減につなげることが可能であるほか、車両保存費についてもバスの車検をベースにした検査になるため大幅な圧縮が可能であると見込まれている。(ただし、DMV は現段階では鉄道車両としての位置付けが不明確なため、必要となる検査水準が明らかでない部分がある。)

表 DMV と鉄道車両のコスト比較

		DMV	鉄道 (例: JR キハ 40 系)
車両	購入費	約 2,000 万円	約 13,000 万円
	燃費	約 6.0km/l	約 1.4km/l
	定期検査費	約 55 万円/年	約 440 万円/年
線路	修繕頻度	極軽度な修繕	数年に 1 回程度

(JR 北海道による試算)

南阿蘇鉄道における人件費を除く営業経費は約 3,700 万円 (平成 16 年度) であるが、DMV 化によって削減が見込める費目は約 2/3 程度を占めており、このうち一部を節約することにより DMV 化による収支改善効果が期待できる。



(資料: 鉄道統計年報)

また今後必要になる設備投資について、現在保有する 5 両のうち、開業当初から使用している 3 両については車齢 20 年を超えていることから中期的に車両更新が必要であるが、DMV に置き換えることにより車両更新費用を大幅に圧縮することが可能となる。

ただし、DMV は輸送力が限られていることがネックであり、通学時間帯や観光シーズンにおける輸送力確保等にも考慮しながら車両の置換計画を検討することが必要である。