

S L 復元を通じた地域活性化計画（案）

令和 6 年 11 月

S L 復元検討委員会

目次

1. S L 復元の背景・目的	1
(1) これまでの経緯	1
(2) 本計画の位置づけと対象期間	1
(3) S L 復元の目的	2
(4) リニア開業とS L 復元運行に期待される効果	3
(5) 持続可能な運行に向けた課題とそれに対する基本的な方針	4
2. S L の運行概要	5
(1) 施設の概要	5
(2) 基本的な運行内容	6
3. S L 復元の費用と効果	7
(1) 運賃収入の見込み	7
(2) イニシャル・ランニングのコスト算出	7
(3) 経済波及効果	8
(4) 資金調達方法の整理	9
(5) 収支の見込み	11
4. 基本理念	12
5. 民間活力を取り込む運営体制（案）	13
6. 持続可能な運行に向けた施策	14
(1) 持続可能な運行に向けた目標設定	14
(2) ターゲットごとの施策展開	15
(3) ターゲットごとのモデルコース	18
(4) ロードマップ	25
7. 数値目標	27
(参考) 昨年度検討からの変更点	28
資料	29
1. S L 復元検討委員会規約	31
2. S L 復元検討委員会名簿	34
3. 検討経緯	37
4. 費用と収入の想定・経済波及効果の算出	38
5. S L を活用した恵那市内周遊モデルコース・プラン（イメージ）	55

1. SL 復元の背景・目的

(1) これまでの経緯

恵那市では、平成 26 年度に「蒸気機関車の復元に向けた研究会」を設置し、市内にあった 2 機の蒸気機関車の活用による地域づくりに向けた検討を行った。その結果、1 機（C12 型 244 号機）についてはコンプレッサによる圧縮空気を活用した動態化を実現し、明智駅構内にて定期的に運転体験を行うなど、地域づくりに向けて一定の活用が進められているところである。

当時の研究会では、こうした活用を通じて地域の機運を醸成し、将来的には石炭を燃料とした復元をしたうえで本線を運行する本格運行を目指すこととしていた。しかしながら本格運行に向けては、車両整備体制を整える難しさや資金面・法律面のハードルが高く、それらを乗り越えるために必要な地域の機運が十分に醸成できていなかった。また、平成 26 年当時に比べて現在では資材・人件費の高騰や、全国での SL 運行の廃止の動きも見られるなど、蒸気機関車を取り巻く環境も変化しつつある。さらに、リニア中央新幹線の岐阜県駅開業という絶好の機会を活かすため、その効果を市内に波及させるための仕掛けも必要である。

こうした状況をふまえて令和 6 年度は、改めて SL 復元に必要なイニシャル・ランニングの概算コストを整理した。また、SL 復元による経済波及効果を算出し、地域の負担とそれに見合う効果を明らかにした。

(2) 本計画の位置づけと対象期間

①本計画の位置づけ

SL 復元には、多大な費用が掛かることが分かっている。そこで本計画は、復元に必要な資金の確保策や、復元後の収入確保の検討を行うため、それを実現するための施策を検討し、SL 復元の判断に活用するものである。

なお、復元に向けて進めると判断された際には、この計画を基に施策を進めていく事とする。

②計画の対象期間

計画の対象期間は以下の通りとする。

- 第 1 期：2023～24 年度 復元に向けた検討
- 第 2 期：2025～28 年度 復元と受け入れ環境整備
- 第 3 期：2029～ 本格運行
- 第 4 期：2034 年度以降 リニア開業年度

(3) S L 復元の目的

恵那市で行う SL 復元の目的として、大きく以下の2点を挙げる。

○観光を通じた地域の産業強化と活性化

SL の運行により、多くの観光客の来訪が見込まれる。これら観光客に対して、飲食・物販・宿泊といった観光関連サービスを提供することで、その対価を得ることができる。こうした活動を持続的に行うことで、地域の産業強化と活性化を目的とする。

ただし、観光客に提供するのは観光関連サービスが中心となるが、このサービスに地域の産業や歴史・文化などを結び付けていく事で、より付加価値の高いサービスを提供する事が可能となる。このように、観光客に対して付加価値の高いサービスの提供を目指す事は、その地域が有する価値を改めて見つめ直すことにもつながるため、地域の愛着・郷土愛の形成にもつながる事も期待できる。

○恵那市をまとめて一丸に

恵那市では、進学・就職などで離れて住んでいる人が数多くいる。そのほかにも、観光やビジネスで恵那市に関わりのあった人たちも数多くいる。こうした人たちに対して、SL 復元活動を周知して恵那市のことを改めて意識してもらうとともに、活動を理解してもらうことで内外の交流を促進する。

また、恵那市を南北に貫く明知線は、市町村合併で一つになった恵那市をつなぐ象徴でもある。産業強化と活性化を目指し、SL 復元を通じて市内の多様な産業や人々を結びつけることを目的とする。

(4) リニア開業とSL復元運行に期待される効果

①変わる恵那の暮らし

○交流人口の拡大

SL 運行により、恵那市の知名度の向上が期待されるため、交流人口の拡大が期待できる。特に恵那市では既に中央自動車道や JR 中央本線が整備されており、これまでも通過人口が多かったが、その効果を十分に取り込むことができていなかった。リニア中央新幹線岐阜県駅の整備により通過人口の拡大が予想されることから、SL 運行によりこれらの一部を取り込めることが期待できる。

○恵那市の魅力度の向上と地域への愛着・郷土愛の向上

SL 運行は全国・世界に恵那市の知名度を高める事が期待できるが、恵那市の歴史・産業を活かした観光資源の開発により、その魅力・ブランド力を一層高める事が可能である。また、そうした取り組みを通じて、市民の地域への愛着・郷土愛の向上も期待できる。

②観光産業の発展

○新たな観光資源による地域経済の活性化・新産業の創出

SL 運行を通じた観光需要の拡大により、飲食・物販、宿泊、イベントなどの観光消費の拡大やそれに伴う新産業の創出が期待できる。

ただし、SL が運行されれば自動的に経済が活性化されるわけではないことに十分留意する必要がある。SL 運行はあくまで来訪のきっかけであり、そのきっかけを活用できるかは地域の企業や市民の努力次第である。

○若年層を中心とした雇用の確保・移住定住の増加

SL 運行により地域産業が活性化されることで、雇用創出効果が期待できる。また、それに伴い地域外からの移住定住も期待できる。

また、コロナ禍以降はリモートワークが普及し、地方に住みながら都市部の仕事ができるようになった。SL 運行を通じて恵那市の魅力を向上させることができれば、SL 運行とは直接関係のない移住・定住の促進にもつながることが期待できる。

（５）持続可能な運行に向けた課題とそれに対する基本的な方針

○費用面

SL は復元費用のみならず、毎年の運行や定期的な全般検査など、多大な費用を要することが予想される。

これらを支えていくためには、適切な運賃収入の確保はもちろんのこと、国・県の補助を最大限活用しつつ民間の資金や寄付も活用することで、市負担を可能な限り抑えていくことが持続可能性の上で重要である。

○明知鉄道の日常運行への影響の軽減

SL は明知線での運行を想定するが、明知線は生活交通路線であることが基本であるため、日々の通学などに支障があってははいけない。そのためには、生活交通に支障のないダイヤ設定はもちろん、SL 運行に伴う財務リスクについても明知鉄道から切り離すのが望ましい。そこで SL 専門の運営主体を設定し、明知鉄道はその団体から運行のみ受託するような形を想定する。

○地域の応援体制・取り組み

SL 運行は先述の SL 専門の運営主体や明知鉄道のみが関わるのではなく、地域の資源として、市民や企業が積極的に商業や PR に活用する視点が重要である。特に後述の経済波及効果を出していくためには、来訪者に対して積極的に「おもてなし」を行い、それに見合う対価を取っていく事が重要になる。こうした活動を市民や企業に促し、参画しやすくするための環境づくりが重要である。

○SDGs への取組

恵那市ではゼロカーボンシティを目指しているため、SL 運行についても環境負荷の軽減に向けたあり方を検討していく必要がある。バイオ燃料の活用や、駅・店舗の再エネ活用など、環境負荷軽減に向けた検討を進めていく。

2. S Lの運行概要

現在、想定する運行概要は以下の通りである。

昨年度調査後にさらに精査を行ったため、昨年度から変更した点（P28に掲載）がある。

（１）施設の概要

①検修庫

○岩村駅への設置を想定（岩村駅を拠点駅の一つに）

- ・S Lを整備するためある程度の敷地が必要
- ・明智駅や恵那駅では敷地もなく民家が多い
- ・転車台の検討を行うことができる

○検収庫で必要な設備

- ・クレーン
- ・集塵装置

○更に工夫すべき事項

- ・「見せる」検収庫とし、見学ルートを作成する
- ・明知鉄道アケチ 10 型を活用した宿泊施設の設置

②駅舎

- ・駅舎自体の大規模な改修は必要ないが、飲食・物販に資する設備は必要
- ・バスツアー誘致に必要な駐車場

③車両

- ・復元するのは「C12 形 74 号機」「C12 型 244 号機」の 2 基
※これら 2 基に不具合が見つかった場合はその限りではない

- ・乗客が乗るのは気動車 4 両（10 型 2 両、100 型 2 両）
10 形 1 両／40 名 （1 0 BOX ※1 BOX 4 人名掛け）
100 形 1 両／48 名 （1 2 BOX ※1 BOX 4 人名掛け）

⇒高付加価値化のためには、ボックスシート化はじめ内外装の充実も重要

注：転車台

設置をする場合、起点終点にあると理想的だが、土地などの条件を考慮すると「岩村駅」付近が最適と想定する。現在のイニシャルコストには含まれていない。運行開始後の発展的な設置も考え方の一つ。

転車台：1 カ所概ね 1 億円

(2) 基本的な運行内容

①車両

3両編成 (SL 機関車+気動車+気動車)

※気動車は10形2両セット、もしくは100形2両セットで運行

※動力を持たない客車を利用すると、明知鉄道の路線においては、車両が坂を上らなくなってしまうなど緊急事態が想定されることから、気動車を客車として活用して動力を得て運行する方法を現在想定。(岩手県で運行していたSL銀河も同様の運行方法)

※客車利用に伴う気動車の改装は県産材を活用するなど、付加価値の高い装飾が望ましい。

②運行便数

変則3往復

1便 岩村 → 恵那

2便 恵那 → 岩村 → 明智

3便 明智 → 岩村 → 恵那

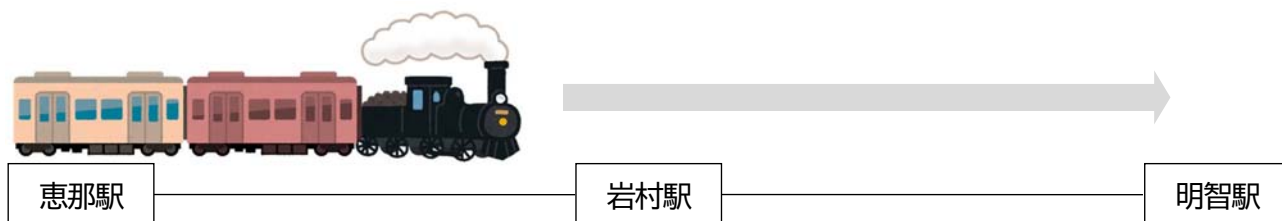
4便 恵那 → 岩村 → 明智

5便 明智 → 岩村 → 恵那

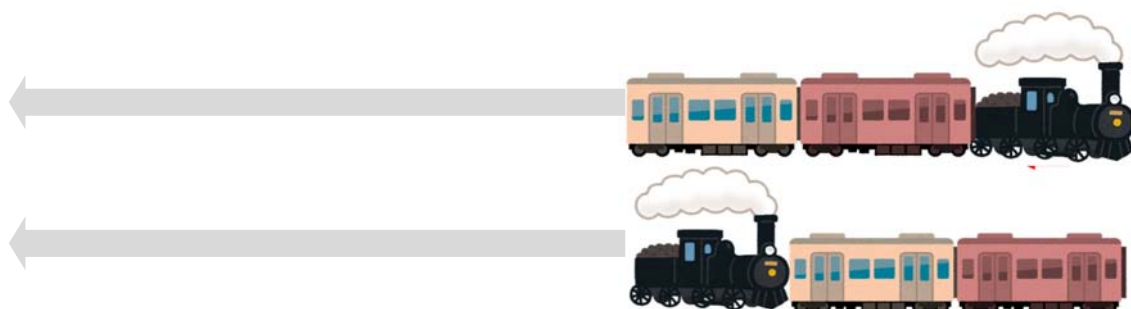
6便 恵那 → 岩村

※運行便数は明知鉄道の日常運行に影響しない時間帯で運行

(恵那→明智方面) SL が先頭に位置し、客車を引っ張る形で運行



(明智→恵那方面) SL が最後尾 (または先頭) に位置し、客車を押す形で運行



※過去に明知線でSLが運行されていた時も同様な運行であった

③停車駅

恵那・岩村・明智 の3駅で改札

※必要に応じて、観光の観点から3駅以外での停車も検討するが、改札を行うと駐車場整備なども必要となるため、改札を行うのは3駅のみを想定

④営業日数

休日を中心に年間150日程度

3. SL 復元の費用と効果

(1) 運賃収入の見込み

以下の想定により、年間 85 百万円の運賃・料金収入を見込む。

1両あたり定員		44	人/両	10形（40人）と100形（48人）の平均値
車両数		2	両	
平均乗車率		70	%	第1・6便は50%、その他は80%とすると平均70%※ ¹
運賃・料金 （特急券）	大人	1.6	千円	他地域のSL運賃・料金から
	小人	0.8	千円	
利用者全体に占める 小人の割合		10	%	
1日当たり片道運行回数		6	回/日	変則3往復
年間運行日数		150	日/年	
計		85,498	千円/年	延べ乗客数：約370人／日　約55,500人／年　※ ²

※1 他 SL 運行事業者のヒアリングにより算出

※2 約 370 人/日=44 人両×2 両×6 回×70% 約 55,500 人/年=370 人/日×150 日

(2) イニシャル・ランニングのコスト算出

SL 車両を多数復元してきた実績のある東海汽缶の協力を得ながら、イニシャル・ランニングコストを整理した。

イニシャル コスト	車両関係:約 6 億 9,100 万円	人材育成:約 1 億 6,600 万円		<u>10 億 7,500 万円</u>
	試験運行:約 1,100 万円	保線関係:約 6,700 万円		
	付帯設備:約 1 億 4,000 万円			
ランニング コスト	維持管理費:約 3,200 万円/年	全般検査等:約 6 億円/6 年		<u>1 億 5,600 万円/年</u>
	人 件 費:約 2,400 万円/年			

(3) 経済波及効果

乗客の恵那市（岐阜県）内での消費単価別の経済波及効果について、以下の通り計算された。

図表 シナリオごとに経済波及効果

シナリオ	概要	経済波及効果	
		生産誘発額	粗付加価値誘発額
【基本シナリオ】	地域の積極的な参画なく単に SL を走らせた場合 (乗客 1 人当たり約 1,500 円の消費)	1 億 1400 万円/年	6,300 万円/年
【シナリオ 1】	岐阜県の平均的な消費単価まで押し上げた場合 (乗客 1 人当たり約 5 千円の消費) 【SL 運行費用を上回るための最低レベル】	2 億 2,800 万円/年	1 億 2,730 万円/年
【シナリオ 2】	宿泊者や外国人や乗客以外の観客の誘客に取り組んだ場合 (乗客等 1 人当たり約 1 万 4 千円の消費)	7 億 1,240 万円/年	3 億 8,600 万円/年
【シナリオ 3】	ケース 2 から更に高付加価値な商品・サービスを提供した場合 (乗客等 1 人当たり約 2 万 1 千円の消費)	13 億 3,480 万円/年	7 億 2,000 万円/年

※詳細 P41～

これらシナリオからは、地域で SL を活用した地域づくりや商品開発が図れば、最大約 13 億円の経済波及効果が得られるとの結果が得られた。

なお、シナリオ 1 は SL 運行費用（約 1 億 5600 万円/年）に見合う「地域としての収支」を見極めるため、粗付加価値誘発額を活用して乗客 1 人当たり必要な消費単価 5 千円/人を算出した。これは地域として最低限上回るべきレベルと考えられる。その意味では、地域づくりや商品開発がなされない基本シナリオのみでは、SL 運行を活用した地域づくりに発展しないことも分かった。

経済波及効果（総合効果）

県内売上の合計

生産誘発額

→ 地域で膨らんだ生産活動の規模を測るのに適した指標（グロス）

粗利の合計

粗付加価値誘発額

→ 地域としての「儲け」を測るのに適した指標（ネット）

(4) 資金調達方法の整理

① S L 復元に必要なイニシャルコストの確保

イニシャルコストの 10 億 8000 万円の確保方針は以下の通りである。

図表 SL 復元に必要なイニシャルコストとその財源内訳

内容	財源内訳	参考	金額	割合
ボイラー整備、車両整備、整備士・運転士育成、施設整備	補助金（国）	デジタル田園都市国家構想交付金等（1／2）	4 億 9,750 万円	47%
	補助金（県）	清流の国補助金等（1／2） ※確約されているものではない	8,000 万円	7%
	市負担	企業版ふるさと納税 個人ふるさと納税 クラウドファンディング 協賛（スポンサー） 地方債 市税	4 億 9,750 万円	46%

※復元までの 4～5 年の財源内訳

②ランニングコスト内の全般検査費用

2両のSLは、それぞれ4年～6年に1度の全般検査（想定費用：3億円）が必要となる。

同時に2両を検査するとその期間は運行ができなくなる上、1度に6億円を用意する必要もあることから、なるべくずらして行うことが望ましい。

そこで、1両目は多頻度で使用して4年目に全般検査を行い、2両目は予備車として頻度を減らして運行して6年目に全般検査を行うこととし、その後は4～6年毎に交代で全般検査を行う体制とする。

そのうえで、4年目・6年目で想定する全般検査に必要な費用の財源見通しは、以下の通りである。

図表 4年目の全般検査費用の財源内訳（1両目）

内容	財源内訳	説明	金額	割合
全般検査	補助金（国）	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等	1億円	33%
	補助金（県）	鉄道輸送高度化事業	5,000万円	17%
	補助金（市）	鉄道施設老朽化対策事業 （ふるさと納税、協賛、市税）	5,000万円	17%
	修繕引当金	運行1～3年分の積立て	5,900万円	19%
	運賃		2,950万円	9.8%
	その他 （明鉄負担）	ふるさと納税、クラウドファンディング、協賛	1,150万円	0%
計			3億円	

※補助金等の財源については確約されたものではありません。

図表 6年目の全般検査費用の財源内訳（2両目）

内容	財源内訳	説明	金額	割合
全般検査	補助金（国）	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業等	1億円	33%
	補助金（県）	鉄道輸送高度化事業	5,000万円	17%
	補助金（市）	鉄道施設老朽化対策事業 （ふるさと納税、協賛、市税）	5,000万円	17%
	修繕引当金	運行3・5年分の積立て	4,750万円	16%
	運賃		2,950万円	9.8%
	その他 （明鉄負担）	ふるさと納税、クラウドファンディング、協賛	2,300万円	7.7%
計			3億円	

※補助金等の財源については確約されたものではありません。

(5) 収支の見込み

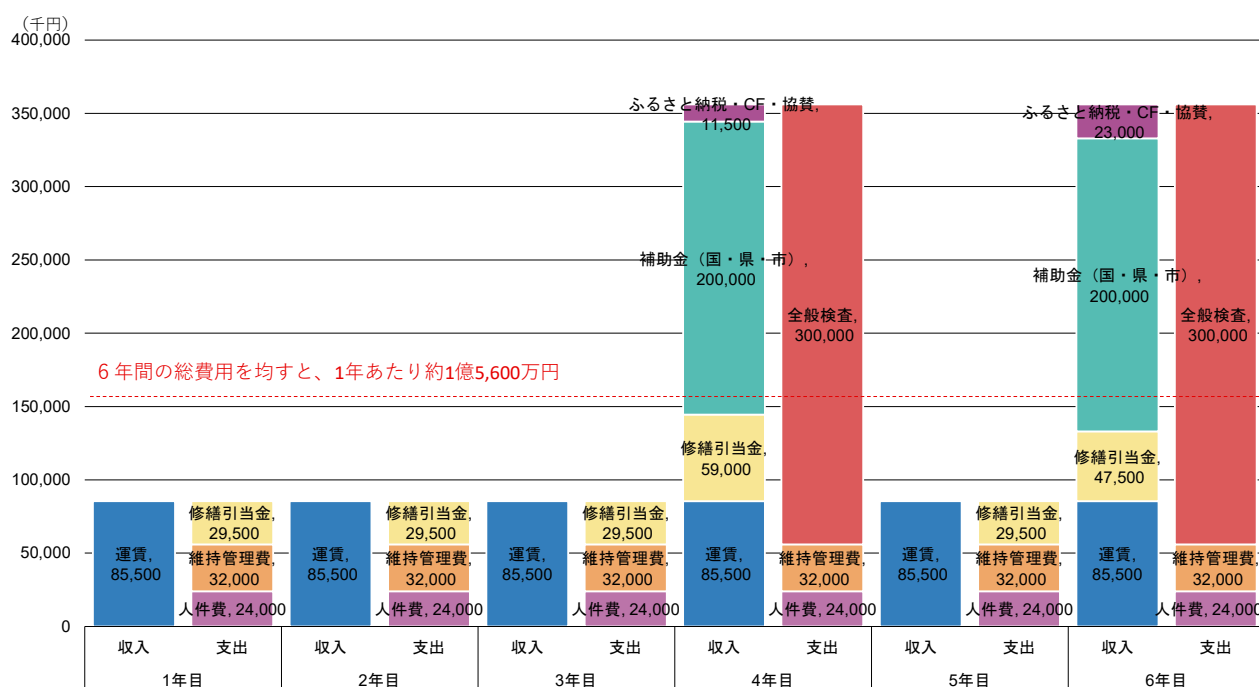
SL 運行に必要とされる維持管理費と人件費については、基本的には SL 運賃の収入で賄うこととするが、SL 車両の全般検査の出費に備えるため、収入の一部を引当金として準備しておく。また、修繕にかかる年度ごとの変動についても、引当金にて対応する。

SL 車両の全般検査は、明知鉄道が行うこととし、国、県及び市から鉄道の補助事業の支援の他に、運賃の一部や修繕引当金、自主事業による財源、ふるさと納税等で財源を確保する。

また、ふるさと納税やクラウドファンディング、協賛は、市からの補助事業の財源にも充てていき、市の負担軽減を図ることとする。

なお、6 年間の総費用を 1 年あたりに均すと、約 1 億 5,600 万円になる。

図表 収支の見込み



4. 基本理念

SL の復元と運行を通じた地域活性化の未来を目指し、基本理念を以下の通りとする。

蒸気と共に歩む未来 ～恵那市SL復元プロジェクト～

SL 運行を契機として、SL を活用したまちづくりを行って恵那市の魅力を向上し、交流人口や移住・定住人口の拡大を実現する。こうした取り組みを通じて、地域経済を活性化して雇用を創出し、更なる交流人口や移住・定住人口の拡大を推進する。

このような好循環を生み出す未来に向けた原動力として、SL 運行を位置付ける。

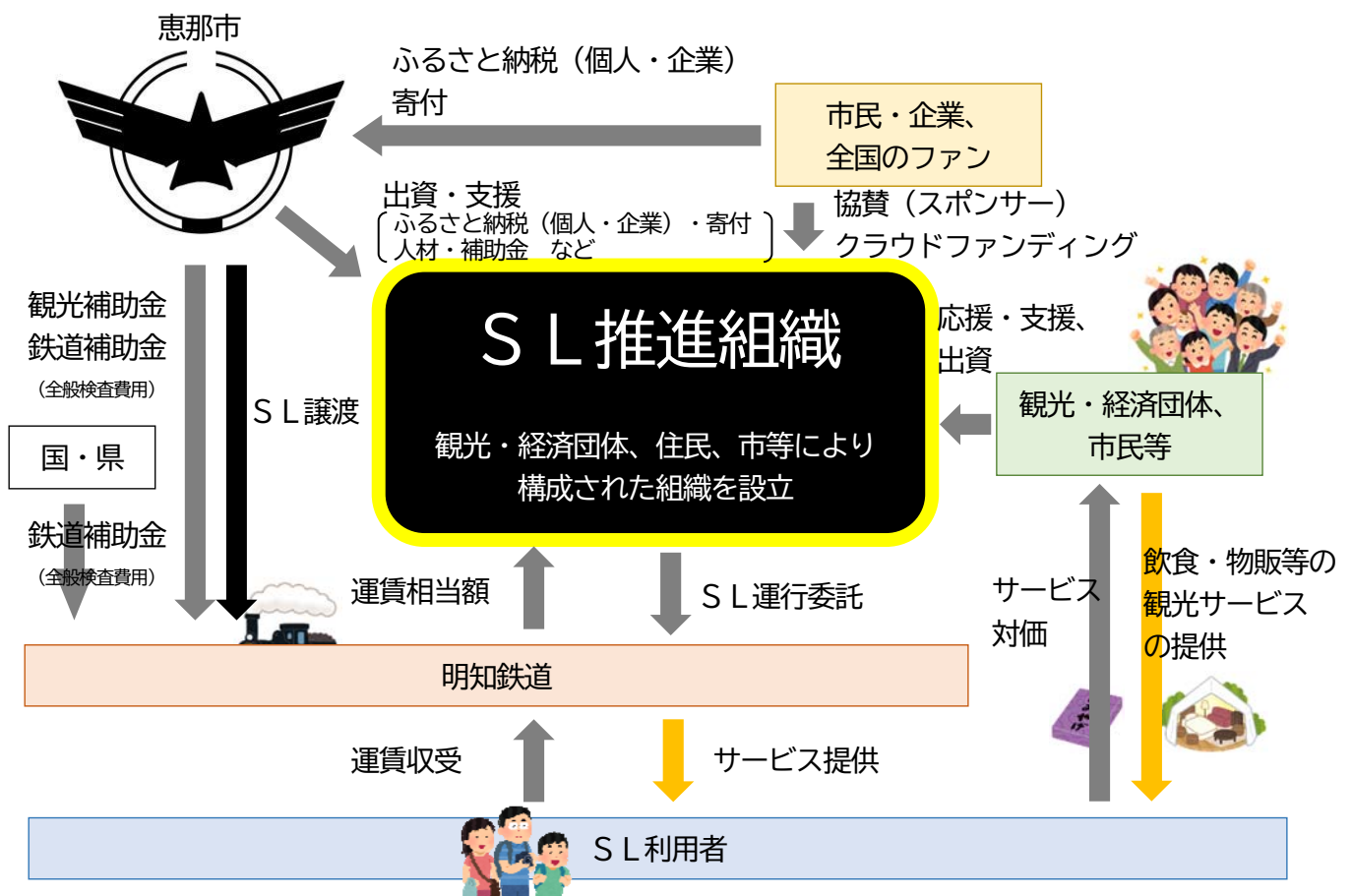


5. 民間活力を取り込む運営体制（案）

観光を通じた地域産業の強化を実現させるためには、行政の関与は最小限にとどめ、民間の創意工夫を活かすことが重要である。

そこで、以下のような「SL 推進組織」を設置し、SL 運営推進の母体となって責任を明確化するとともに、地域の観光・経済団体や住民と相互に知恵を出し合って波及効果を高められるような仕組みを目指す。

今後、民間へのサウンディングなどを行い、適切な運営体制を検討していく事とする。



【関係者の役割分担】

種別	実施者	実施内容
運営主体	SL 推進組織	経営責任、SLを活用した地域の活性化の推進（誘客企画・プロモーションなど）
運行受託者	明知鉄道	SLの運行・管理
応援・支援 盛り上げ活性化	市・市民 観光経済団体等	応援・支援、出資、地域のおもてなし、 イベント開催、商品開発、旅行商品など

6. 持続可能な運行に向けた施策

(1) 持続可能な運行に向けた目標設定

SL 運行日は、延べ人数で 1 日当たり約 370 人弱の乗車が見込まれる。その他にも、見るだけの観光客も一定数の来訪が予想される。これらの人に対して、地域の「観光資源」や「おもてなし」を提供する代わりに適切な対価を得ることで、SL 運行を通じた持続可能な地域づくりができるものと考えられる。

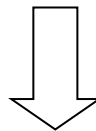
そこで、経済波及効果 13 億円／年を得るために、目安とすべき観光消費単価は以下の通りである。

たとえば、SL 運行により日本人宿泊者が実人数で 8,108 人来訪すると想定されるが、その来訪者から宿泊や飲食・物販などを通じて、平均して「1 人当たり約 28,500 円の消費を得る」ことが目安となる。同様に、日本人日帰り客や外国人や SL 観客で想定される来訪者実人数に対してもそれぞれの消費単価を得る事を目指すことで、目標を達成することが可能となる。

図表 SL 運行で想定される来訪者数に対して、目指すべき消費単価

	SL 運行で想定される 来訪者実人数	目指す 消費単価	
日本人宿泊	8,108 人/年	28,500 円/人	} 平均すると 約 21,000 円/人
日本人日帰り	18,919 人/年	10,500 円/人	
外国人	14,553 人/年	32,000 円/人	
SL 観客	37,240 人/年	21,170 円/人	

※上記を掛け合わせると約 16 億円になるが、石炭等の運行に係る消費など県外に流出する部分を除くと約 13 億円になる



約 13 億円／年の経済波及効果

(注)

この経済波及効果の推計に当たっては、観光庁「MICE 開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル」を活用している。このモデルでは標準的な消費単価として、宿泊は 20,709 円/人、日帰りは 5,037 円/人が設定されている。これは標準的な単価であるため、地域の努力により、日本人に対しては宿泊で約 7 千円、日帰りで約 5 千円を上乗せして設定した。また外国人に対しては、宿泊を想定して 2 万 1 千円を上乗せして設定した。

なお、SL 観客については、標準的な宿泊単価 20,790 円/人と努力後の宿泊単価 28,500 円/人を一定の条件のもとに案分して算出している。

(2) ターゲットごとの施策展開

より大きな経済波及効果を得るためには、来訪者像（ターゲット）を想定して、それに応じた施策を提供することが有効である。そこで、観光特産品部会及び環境整備部会で出されたアイデアを基に、付加価値の高い「来訪者像別のモデルコース・観光コンテンツ」及び地域の活性化に必要な「賑わいの創出・受入環境整備」を例示する。

具体的な観光消費額としては、以下に示した例によるが、いずれも事業者の自主的な取り組みに委ねるものとなっており、これらを実行あるものとするには、行政などによる起業・開発支援施策が必須となる。

現在も行政による支援策は各種取り揃えられてはいるが、制度の周知や更なる充実強化を図ることによりこれらの事業がより実現可能なものとなる。

①来訪者像の設定

中京圏家族、首都圏家族、外国人、富裕層外国人、おひとり様、アクティブシニア層、友人カップル

②活用・整備すべき観光コンテンツ

項目	実施内容
①ー1 観光資源	恵那峡、岩村城下町、日本大正村、中山道、山城 坂折棚田、根の上、ダム、道の駅、温泉、直販所
①ー2 観光資源（広域）	中山道宿場町（馬籠）、下呂温泉、アウトレット 東美濃地域
② 食事	SL 関連商品（店舗オリジナルメニュー、駅弁）五平餅、朴葉寿司 付加価値商品、ジビエ、ヘボ、栗スイーツ、
③ 土産物品	SL オリジナル商品（和菓子、洋菓子、チョコレート米粉パン） SL オリジナル商品（グッズ、陶器） アニメコンテンツとのタイアップ（時代背景、SL 関係）栗きんとん、寒天 商品、カステラ、地酒、山城グッズ
④ 宿泊施設	ホテル（通常・高付加価値）、旅館（通常・高付加価値）、 民宿（通常・高付加価値）、グランピング（高付加価値）、 キャンプ、コテージ、民泊、農泊、ゲストハウス、 トレーラーハウス、車中泊（キャンピングカー）、列車泊（旧気動車）
⑤ ツアー・体験・観光施設	【ツアー】ガイドツアー（岩村、大正村、中山道、上矢作）、SL 検修庫見 学ツアー、観光タクシーツアー 【体験】矢絣はかま・着物着付け、酒蔵開き、作陶、農林業、ドローン、恵 那峡遊覧船、版画擦り、カヤック、サップ、クライミング、郷土食づくり、 そば打ち、スケート、ゴルフ、サイクリング

③にぎわいの創出

SL 復元運行時に実施する施策（再掲あり）

施策	実施内容
①地域イベントの開催	・各地区の春夏秋冬イベントの開催継続 （地域のイベント・マルシェ・花火大会、コスプレイベント、スポーツイ ベント） ・SL フェスタの開催 ・沿線ライトアップ（SL 運行時）
②伝統文化の継続	・地域の春夏秋冬の祭りの開催継続（地歌舞伎・獅子舞芝居） ・中山道ガイドの実施継続
③交流・体験コンテ ンツの造成※高付加 価値	・着付け体験 ・自然体験（サップ） ・農業体験（田植え稲刈り・田んぼアート・栗の収穫体験） ・作陶体験 ・史跡ガイド、ウォーキング散策（中山道・山城） ・宿泊セットプラン造成 （ホテル・旅館・グランピング・民泊・農泊・車中泊など）
④商品開発販売	・地元特産品の開発販売 ・SL 関連アニメ・作品等のタイアップ商品の開発販売

④受入環境整備

<ソフト>

施策	実施内容
① おもてなし	・地域によるSLの出迎え及び見送り（手を振る、着物着用 など） ・SL観光アテンダントの配置 ・観光ガイドの育成 など
② 景観保全	・景観整備 市内（環境保全）、沿線（植樹・剪定・植栽） など
③ 旅行商品の販売	・SLチケットの販売方法の検討（システム化）
④ 情報発信	・大都市や海外に向けたプロモーション ・中京圏へのプロモーション（観光展商談会への出展） ・テレビや雑誌、YouTubeなどのメディアを活用し、SLの復元に関する特集 ・インバウンドへの発信 ・映画ドラマ撮影誘致 ・情報発信の強化（モデルコース・観光地・体験・グルメ） など
⑤ 2次交通	・自動運転 ・ライドシェア ・自主運行バスの確保維持
⑥ 土産物品販売	・SL関連商品の販売場所の確保 （観光協会、土産物屋、道の駅、SA、商品によっては限定販売（古民家など））
⑦ 産業観光振興に関する支援	・恵那市観光振興補助金制度、恵那市商工振興補助金制度の周知徹底と充実強化

<ハード>

施策	実施内容
① 駐車場の調査検討・整備	・駐車場の整備（SL停車駅付近） ・パークアンドライドの整備
② SLビューポイント・撮影スポットの調査・整備	・沿線のビューポイントの調査検討・整備（新規・既存）【SLが見える丘、イワクラ公園展望台】 ・有料撮影スポット
③ 宿泊施設	・宿泊施設の充実（施設のリニューアル、ブラッシュアップ） ・明知鉄道岩村駅「列車泊」 ・車中泊ができるスペースの整備 ・トレーラーハウスを活用した宿泊施設の整備 ・古民家を活用したゲストハウスの整備
④ 観光施設	・既存観光施設のリニューアル ・観光施設の維持管理 ・恵那市歴史資料館の整備（SL、郷土）
⑤ 道路等整備	・道路整備（恵那八百津線）恵那峡スマートICの整備

(3) ターゲットごとのモデルコース

①首都圏家族

※いずれも付加価値の高いサービスを提供

プラン モデル コース	SL 乗車と秋の栗きんとん巡りプラン	SL 乗車と恵那峡さくら巡りプラン
	SL 乗車 (恵那→岩村)  ↓ 岩村城下町 散策  ↓ SL 乗車 (岩村→恵那)  ↓ 恵那峡ホテル泊  ↓ 恵那峡遊覧船  ↓ 市内和菓子屋 栗きんとん巡り 	恵那峡遊覧船 ・さくら巡り  ↓ 恵那峡マルシェ 恵那峡カヤック  ↓ 恵那峡ホテル泊  ↓ 中山道広重美術館 版画擦り体験  ↓ 朴葉寿司  ↓ SL 乗車 (恵那→明智)  ↓ 日本大正村散策  ↓ SL 乗車 (明智→恵那) 
目指す 消費単価	28,500 円/人	

資料：恵那市観光協会、中山道広重美術館

②中京圏家族

プラン	SL 乗車と大正時代にタイムスリッププラン	SL 乗車とキャンピングカーレンタルプラン
モデルコース	日本大正村散策 ・矢絣はかま着用  SL 乗車 (明智→恵那)  明知鉄道料理列車 (恵那→明智)  明智泊 八王子神社大祭 参加 	SL 乗車 (恵那→岩村)  岩村城下町 散策  SL 乗車 (岩村→恵那)  キャンピングカー レンタル・飯地泊  恵那峡散策・ 恵那峡遊覧船  昼食・喫茶 
目指す消費単価	28,500 円/人	

資料：恵那市観光協会、明知鉄道

③おひとり様

プラン	SL 乗車と山城巡りプラン	SL 乗車と中山道踏破プラン
モデルコース	気動車乗車 (恵那→明智)  ↓ 明知城跡  ↓ 気動車乗車 (明智→恵那)  ↓ 岩村城跡 散策  ↓ 岩村泊  ↓ 岩村城下町 ガイドツアー  ↓ SL 乗車 (岩村→恵那)  ↓ 苗木城跡	武並駅 ↓ 中山道、大井宿 (ひし屋資料館、大井行在所、広重美術館)  ↓ 大井宿旅館泊 ↓ SL 乗車 (恵那→岩村)  ↓ 岩村城下町  ↓ 気動車乗車 (岩村→恵那)  ↓ 馬籠宿
目指す消費単価	28,500 円/人	

資料：恵那市観光協会

④外国人

プラン	SL 乗車とそば打ち体験、昆虫食プラン	SL 乗車と中山道踏破プラン
モデルコース	道の駅らっせいみさとそば打ち体験  SL 乗車 (恵那→明智)  ささゆりの湯 へぼ吾平  岩村ゲストハウス泊  岩村城下町散策 岩村城跡登城  日本一の農村 風景  気動車乗車 (飯羽間→恵那) 	武並駅  中山道散策 SL 乗車 (恵那→岩村)  岩村城下町散策  岩村ゲストハウス泊  気動車乗車 (岩村→恵那)  馬籠宿
目指す消費単価	32,000 円/人	

資料：恵那市観光協会

⑤富裕層外国人

プラン	SL と岩村城下町、 日本一の農村風景を巡るプラン	SL 乗車と恵那満喫高付加価値プラン (日本文化体験)
モデル コース	SL 乗車 (恵那→岩村)  ↓ 岩村城下町散策 (五平餅)  ↓ 富田地区サイク リングツアー  ↓ 茅の宿とみだ泊  ↓ 気動車乗車 (岩村→恵那)  ↓ 中山道散策  ↓ 栗きんとん  ↓ 旅館にて昼食	SL 乗車 (恵那→明智)  ↓ 日本大正村散策 (茶道体験・武将 体験)  ↓ ガイド付きタクシ ー  ↓ 恵那峡ホテル泊  ↓ ガイド付きタクシ ー  ↓ 恵那峡散策 地歌舞伎鑑賞 中山道散策   
目指す 消費単価	32,000 円/人	

資料：恵那市観光協会

⑥アクティブシニア層

プラン	SL 乗車と栗拾い体験、棚田巡りプラン	SL 乗車と陶器づくり体験プラン
モデル コース	観光タクシー  笠置山栗拾い体験  坂折棚田見学  不動滝やさいの会 直販所  恵那峡民宿泊 SL 乗車 (恵那→岩村)  岩村城下町散策 五平餅定食  気動車 (岩村→恵那) 	気動車 (恵那→山岡)  寒天資料館  おばあちゃん市 山岡定食  山岡陶業文化セ ンター陶芸体験  岩村泊 飯高観音節分ツ アー  SL 乗車 (岩村→恵那)  昼食・五平餅
目指す 消費単価	28,500 円/人	

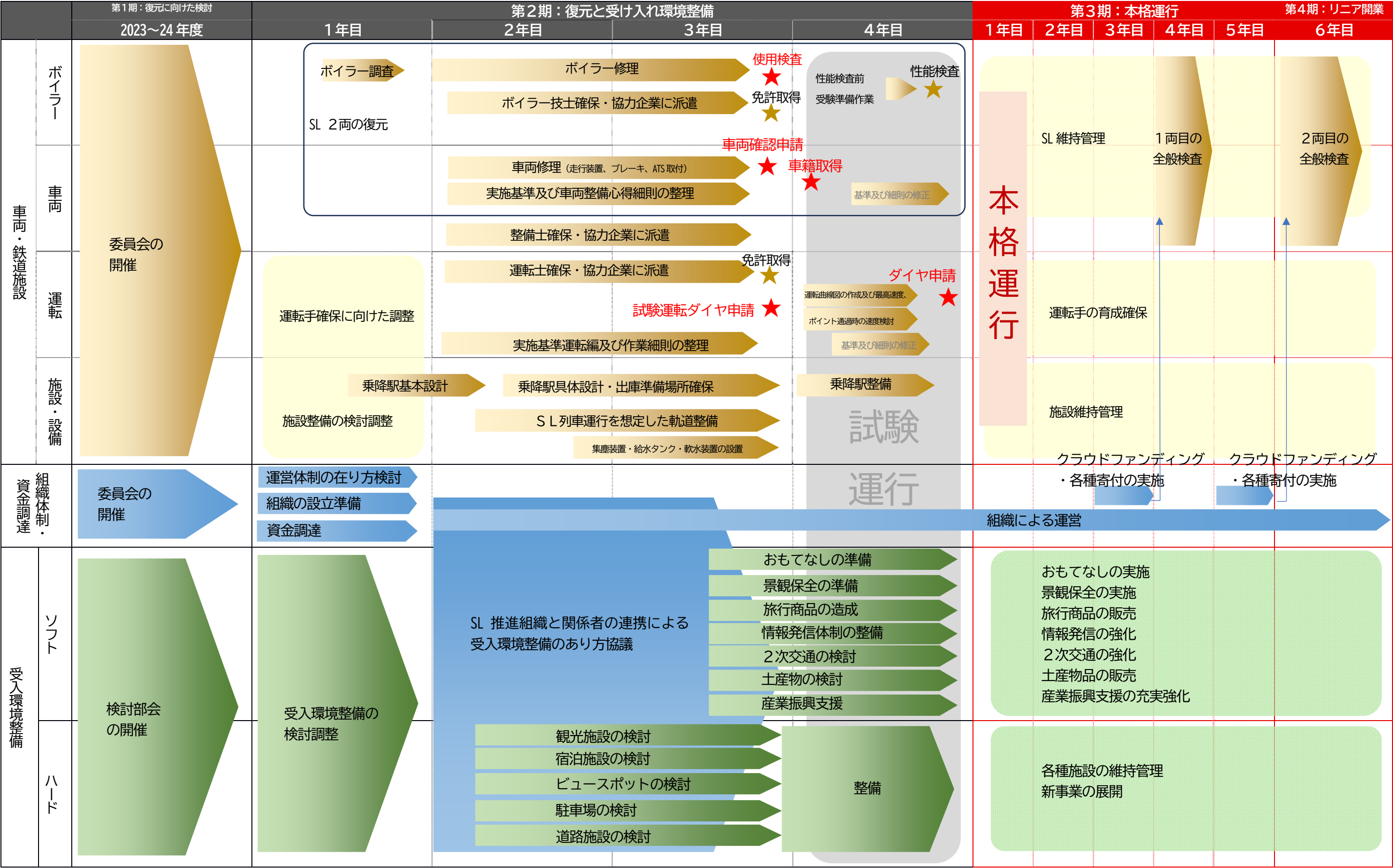
資料：恵那市観光協会

⑦友人カップル

プラン モデル コース	SL 乗車とスケートプラン	SL 乗車とコスプレプラン
	恵那スケート場  ↓ ラフォーレ福寿の里  ↓ ささゆり温泉  ↓ 越沢コテージ泊  ↓ 乗馬体験  ↓ SL 乗車 (岩村→恵那)  ↓ 気動車 (恵那→岩村)  ↓ 蔵開き 	SL 乗車 (恵那→明智)  ↓ 日本大正村 コスプレイベント 
目指す 消費単価	28,500 円/人	10,500 円/人

資料：恵那市観光協会

(4) ロードマップ



7. 数値目標

本事業の数値目標としては、SL 運行に伴う地域の産業活性化を目指し、その代表的指標でもある経済波及効果を使用する。

ここでは13億円／年としているが、そのためには SL 乗車以外での市内での消費が2万1千円／人を超える必要がある。

経済波及効果：13億円／年

(SL 利用者等における SL 運賃・料金以外での平均消費単価：約2万1千円／人)

なお測定方法としては、一定数の SL 乗客等に対して、観光消費に係る実態調査（アンケート・ヒアリングなど）を行い、その平均的な消費単価が目標値を超えているかを通じて確認する。

(参考) 昨年度検討からの変更点

昨年度の調査から、更なる収入増に向けて以下の通り前提条件を見直した。

(主な見直し内容)

- 営業運転1往復のみとしていたのを、変則3往復に変更した。
- 運賃を全国のS L運行と同等程度に引き上げたうえで、小人運賃を設定した。
- 変則3往復のため、料金は同じだが、1・6便と2～5便で運行区間が異なるため運賃に差が出る。そこで計算上はそれを平均した運賃とした。
- 全国のS L運行と同等程度に乗車率を引き下げた。

その結果、変更となった主な数値は以下の通りである。

	昨年度の値		最新の値
運賃収入	4,600 万円/年	→	8,550 万円/年
ランニングコスト	1 億 4,600 万円/年	→	1 億 5,600 万円/年
経済波及効果	11 億 5,600 万円/年	→	13 億 3,480 万円/年

資料

1. S L 復元検討委員会規約

令和5年11月6日制定

(名称)

第1条 本会は、S L 復元検討委員会（以下「委員会」という。）という。

(目的)

第2条 委員会は、リニア中央新幹線の開業がもたらす大きなインパクトを契機に、市の魅力を最大限に発揮させる取組みの一つとして、市内を運行する明知鉄道においてS L 運行が可能かの調査を行うと伴に、市内の多様な団体が連携し、S L を通じ地域の魅力の発信及び恵那市にしかない高付加価値な観光や産業の振興により、地域の活性化に結びつけるための調査研究を行うことを目的とする。

(事業)

第3条 委員会は、第2条の目的を達成するため、次に掲げる項目の検討を行う。

- (1) S L 復元運行可能性の調査研究
- (2) S L 復元を通じた地域の魅力の発信に関すること。
- (3) S L 復元を通じた観光や産業の振興に関すること。
- (4) その他、第2条の目的を達成するために必要な事項に関すること。

(組織)

第4条 委員会は、別表第1に掲げる委員をもって構成する。

2 委員の任期は2年とする。ただし、補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。また、構成員には公募で選出された市民を加えることができる。

(役員)

第5条 委員会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- 2 会長及び副会長は、委員の中から選任する。
- 3 会長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときはその職務を代理し、会長が欠けたときはその職務を行う。

(会議)

第6条 委員会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

- 2 会議は、原則として公開とする。ただし、会議の資料を公開することにより公正かつ円滑な議事運営等に支障が生じると会長が判断した場合は、非公開で行うものとする。
- 3 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。
- 4 委員は、会議に代理人を出席させることができる。

5 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(部会)

第7条 委員会の業務を円滑に行うため、次に掲げる部会を設置する。

(1) SL復元検討部会

(2) 観光特産品部会

(3) 環境整備部会

2 部会は、部会長及び部会員で組織し、各組織の実務担当者により構成する。

3 前項の部会長は、部会員の互選により選任する。

4 部会は、必要に応じて部会長が招集し、第3条に掲げる項目を検討する。

5 部会長は、必要があると認めるときは、会議に部会員以外の者の出席を求め、説明又は意見を聴くことができる。

6 前5項に定めるもののほか、部会の運営に関し必要な事項は、会長が定める。

(報酬等)

第8条 委員への報酬及び旅費については支給しないものとする。アドバイザーへの報酬及び旅費については、必要に応じて市の基準で支給する。

(事務局)

第9条 委員会及び各部会の事務局は恵那市役所内に置く。

(その他)

第10条 この規約に定めるもののほか、委員会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、令和5年11月6日から施行する。

附 則

この規約は、令和6年3月18日から施行する。

別表第1

役職名	団体名
委 員	恵那商工会議所
//	恵那市恵南商工会
//	(一社) 恵那市観光協会
//	恵那市地域自治区会長会議
//	明知鉄道連絡協議会
//	明知鉄友会
//	あけてつSLファンクラブ
//	明知鉄道(株)
//	市民公募
オブザーバー	国土交通省中部運輸局
//	岐阜県恵那県事務所
//	岐阜県議会
//	恵那市議会
アドバイザー	ソフトバンク(株)
//	(株) 東海汽缶

2. S L 復元検討委員会名簿

(1) 委員会名簿（令和6年度）

NO	役職名	区分	所属団体名	職名	氏名	備考
1	委員	観光事業者	(一社) 恵那市観光協会	会長	阿部伸一郎	会長
2	委員	経済団体	恵那商工会議所（協和段ボール(株)）	副会頭	高木良直	
3	委員	経済団体	恵那市恵南商工会	会長	加藤博靖	
4	委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議	会長	和仁誠	副会長
5	委員	住民組織	明知鉄道連絡協議会	会長	山田芳彦	
6	委員	住民組織	明知鉄友会	会長代理	伊藤早智雄	
7	委員	住民組織	あけてつ S L ファンクラブ	会長	渡邊康正	
8	委員	鉄道事業者	明知鉄道（株）	代表取締役専務	渡邊康正	
9	委員	市民	市民公募		山本仁	
10	オブザーバー	国	国土交通省中部運輸局鉄道部監理課	課長	小中太	
11	オブザーバー	国	国土交通省中部運輸局鉄道部技術・防災課	課長	山田豊	
12	オブザーバー	国	国土交通省中部運輸局岐阜運輸支局	首席運輸企画専門官	下平真一郎	
13	オブザーバー	県	岐阜県恵那県事務所	所長	清水浩二	
14	オブザーバー	県議会	岐阜県議会	議長	水野正敏	
15	オブザーバー	市議会	恵那市議会	議長	千藤安雄	
16	アドバイザー	民間事業者	ソフトバンク（株）CSR 本部	東海担当参与	竹内武司	
17	アドバイザー	鉄道事業者	(株)東海汽缶	常務取締役	石川寛之	
18	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部	部長	伊藤豊	
19	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部	部長	楨田朝之	
20	事務局	地方公共団体	恵那市役所建設部	部長	長谷川公盛	
21	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部	次長	樋田正志	
22	事務局	地方公共団体	恵那市役所交通政策課	課長	松田泰明	
23	事務局	地方公共団体	恵那市役所交通政策課	係長	島崎貴弘	
24	事務局	地方公共団体	恵那市役所交通政策課	事務職員	齋藤祐斗	
25	事務局	地方公共団体	恵那市役所企画課	課長	和田信之	
26	事務局	地方公共団体	恵那市役所企画課	係長	志水鉄也	
27	事務局	地方公共団体	恵那市役所地域振興課	課長	渡辺靖	
28	事務局	地方公共団体	恵那市役所地域振興課	係長	伊藤親司	
29	事務局	地方公共団体	恵那市役所観光交流課	課長	鈴木悟	
30	事務局	地方公共団体	恵那市役所観光交流課	係長	大島聡	
31	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工課	課長	大嶋英哉	
32	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工課	課長補佐	荒川利道	
33	事務局	地方公共団体	恵那市役所建設部リニア都市計画局	局長	原章之	
34	事務局	地方公共団体	恵那市役所都市整備課	主事	水野海渡	
35	事務局	コンサルタント	三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング(株)	主任研究員	近藤洋平	

(2) S L 復元検討部会名簿

NO	役職名	区分	所属団体名	職名	氏名	備考
1	部会委員	観光事業者	(一社) 恵那市観光協会	専務理事	小川智明	●部会長
2	部会委員	経済団体	恵那商工会議所	専務理事	安藤克典	
3	部会委員	経済団体	恵那市恵南商工会	事務局長	浅井章宏	
4	部会委員	住民組織	明知鉄友会	会長代理	伊藤早智雄	
5	部会委員	住民組織	あけてつS L ファンクラブ		数崎南	
6	部会委員	鉄道事業者	明知鉄道 (株)	運転検修 助役	遠山弘樹	
7	事務局	地方公共団体	恵那市役所 まちづくり企画部交通政策課	課長	松田泰明	◎部会事務局
8	事務局	地方公共団体	恵那市役所 まちづくり企画部交通政策課	係長	島崎貴弘	
9	事務局	地方公共団体	恵那市役所 まちづくり企画部交通政策課	主事	齋藤祐斗	
10	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部企画課	課長	和田信之	
11	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部企画課	係長	志水鉄也	
12	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部	次長	樋田正志	
13	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部観光交流課	課長	鈴木悟	
14	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部観光交流課	係長	大島聡	

(3) S L 復元検討委員会 観光特産品部会名簿

NO	役職名	区分	所属団体名	職名	氏名	備考
1	部会委員	観光事業者	(一社) 恵那市観光協会		市川祥子	
2	部会委員	経済団体	恵那商工会議所	事務局長	立尾清二	●部会長
3	部会委員	経済団体	恵那市恵南商工会		石井茂樹	
4	部会委員	鉄道事業者	明知鉄道 (株)		伊藤温子	
5	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部交通政策課	課長	松田泰明	
6	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部交通政策課	係長	島崎貴弘	
7	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部交通政策課	主事	齋藤祐斗	
8	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部	次長	樋田正志	◎部会事務局
9	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部観光交流課	課長	鈴木悟	
10	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部観光交流課	係長	大島聡	
11	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部商工課	課長	大嶋英哉	
12	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部商工課	課長補佐	荒川利道	

(4) S L 復元検討委員会 環境整備部会名簿

NO	役職名	区分	所属団体名	職名	氏名	備考
1	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (岩村振興事務所)	振興事務所長	新村宏一	
2	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (山岡振興事務所)	振興事務所長	岡庭寿則	
3	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (明智振興事務所)	振興事務所長	平崎孝文	
4	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (串原振興事務所)	振興事務所長	原田宏明	
5	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (上矢作振興事務所)	振興事務所長	後藤哲也	
6	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (東野振興事務所)	振興事務所長	渡邊静香	
7	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (三郷振興事務所)	振興事務所長	伊藤一美	
8	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (武並振興事務所)	振興事務所長	各務義臣	
9	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (笠置振興事務所)	振興事務所長	大野明博	
10	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (中野方振興事務所)	振興事務所長	高橋英治	
11	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (飯地振興事務所)	振興事務所長	永治治	
12	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (大井振興室)	振興室長	加藤元章	
13	部会委員	住民組織	恵那市地域自治区会長会議 (長島振興室)	振興室長	加藤真治	
14	部会委員	鉄道事業者	明知鉄道株	参与	勝川甲子	●部会長
15	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部交通政策課	課長	松田泰明	◎部会事務局
16	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部交通政策課	係長	島崎貴弘	
17	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部交通政策課	主事	齋藤祐斗	
18	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部地域振興課	課長	渡辺靖	
19	事務局	地方公共団体	恵那市役所まちづくり企画部地域振興課	係長	伊藤親司	
20	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部	次長	樋田正志	
21	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部観光交流課	課長	鈴木悟	
22	事務局	地方公共団体	恵那市役所商工観光部観光交流課	係長	大島聡	
23	事務局	地方公共団体	恵那市役所建設部リニア都市計画局	局長	原章之	
24	事務局	地方公共団体	恵那市役所建設部都市整備課	主事	水野海渡	

3. 検討経緯

実施日	会議名	主な議題
令和5年11月6日	第1回検討委員会	SL 復元に向けた現状の課題の確認 ・ SL の復元に向けた歩み ・ 役員の選任について ・ 令和5年度事業計画（案）
令和6年1月22日	第2回検討委員会	大井川鐵道視察 ・ 大井川鐵道ヒアリング ・ SL 乗車
令和6年3月18日	第3回検討委員会	復元に向けた費用及び経済効果の算出の結果の把握 ・ 第2回 SL 復元検討委員会（大井川鐵道視察）報告について ・ SL 復元に向けた費用及び経済波及効果について ・ 市民委員の公募追加について ・ 令和6年度事業計画（案）について
令和6年6月19日	第1回環境整備部会	SL 復元を契機とした地域のにぎわいの創出及び受け入れ環境整備 ・ 部会長の選任
令和6年6月27日	第1回 SL 復元検討部会	SL を復元するために必要な整備内容の具体的な手法及び実施主体等の確認 ・ 部会長の選任
令和6年7月2日	第1回特産品観光部会	最大の経済波及効果を生み出すための取り組みの整理及び気運の醸成 ・ 部会長の選任
令和6年7月5日	第4回検討委員会	SL 復元に向けた推進組織の役割・応援体制（資金）・実現性・課題の確認① ・ 今年度のスケジュール ・ 役割分担 ・ SL 復元の可否の判断基準について ・ （仮称）「SL 復元を通じた地域活性化計画」の策定に向けて
令和6年9月17日	第2回 SL 復元検討部会	SL を復元するために必要な整備内容の具体的な手法及び実施主体等の確認 ・ SL 運行想定の変更について ・ 運営体制について
令和6年9月13日	第2回環境整備部会	SL 復元を契機とした地域のにぎわいの創出及び受け入れ環境整備 ・ 個別施策・事業のアイデア出し
令和6年9月19日	第2回特産品観光部会	最大の経済波及効果を生み出すための取り組みの整理及び気運の醸成 ・ 個別施策・事業のアイデア出し
令和6年9月27日	第5回検討委員会	SL 復元に向けた推進組織の役割・応援体制（資金）実現性・課題の確認② ・ （仮称）「SL 復元を通じた地域活性化計画」の中間報告 ・ 運営体制について
令和6年10月15日	市民説明会	SL 復元に関する市民説明会（明智会場） 参加者 115 名
令和6年10月17日	市民説明会	SL 復元に関する市民説明会（岩村会場） 参加者 40 名
令和6年10月18日	市民説明会	SL 復元に関する市民説明会（恵那会場） 参加者 40 名
令和6年11月7日	第3回特産品観光部会	最大の経済波及効果を生み出すための取り組みの整理及び気運の醸成 ・ 観光資源や地域資源を掛け合わせた複数のモデルコースの作成
令和6年11月13日	第3回環境整備部会	SL 復元を契機とした地域のにぎわいの創出及び受け入れ環境整備 ・ 観光資源や地域資源を掛け合わせた複数のモデルコースの作成 ・ 受入環境整備
令和6年11月14日	第3回 SL 復元検討部会	SL を復元するために必要な整備内容の具体的な手法及び実施主体等の確認
令和6年11月21日	第6回検討委員会	とりまとめ（SL 復元の可否の判断） ・ （仮称）「SL 復元を通じた地域活性化計画」（案）を確認 ・ 検討委員会としての SL 復元の可否を判断

4. 費用と収入の想定・経済波及効果の算出

(1) ランニングコスト

①単価の設定

運行費用の算出に向けて、以下の通りの単価設定を行った。

図表 ランニングコストの単価設定

単位：千円

大項目	項目	単価	単位	備考
ランニング費用	整備士人件費 (ボイラー技士含む)	4,000	千円/(年・人)	
	運転士人件費 (ボイラー技士含む)	4,000	千円/(年・人)	
	産業廃棄物処理	20	千円/m ³	
	清缶剤	2.080	千円/kg	
	脱酸剤	1.625	千円/kg	
	ボイラーソルト	0.090	千円/kg	
	ボイラー清缶作業	800	千円/(回・年)	
	制輪子	24	千円/個	C10 型用甲型
	マシン油	0.35	円/リットル	
	シリンダ油	0.49	円/リットル	
	ピッチ石炭	73.3	千円/トン	
	必要な整備士人数 (ボイラー技士含む)	3	人	4名必要であるが、先行して3名を育成し、1名は既存人材がフォロー
	必要な運転士人数 (ボイラー技士含む)	3	人	機関士・機関助手合わせて4名必要であるが、先行して3名を育成し、1名は既存人材がフォロー
単価設定	走行距離当たり石炭消費量	13	kg/km	
	走行距離当たり水消費量	108	kg/km	
	清缶剤の使用濃度	0.02	%	
	脱酸剤の使用濃度	350	mg/リットル	
	ボイラーソルトの使用濃度	0.1	kg/リットル	
	走行距離当たりマシン油年間消費量	0.13	リットル/km	
	走行距離当たりシリンダ油年間消費量	0.05	リットル/km	
	走行距離当たり産業廃棄物 (燃え殻)の排出量	1.8	m ³ /km	
	制輪子1個当たり走行距離	248	km/個	新金谷～千頭駅間(片道37.2km) ×20往復=1488km 走行するごとに6個
運行頻度	片道運行距離	21.73	km/回	変則3往復の片道距離を換算
	1日当たり片道運行回数	6	回/日	1日変則3往復を想定。
	年間運行日数	150	日/年	休日のみ想定

図表 ランニングコストの明細

単位：千円

大項目	項目	費用		備考
		毎年	6年あたり	
ボイラー	石炭	21,526	—	
	水	0	—	井戸から取水するとして無料
	産業廃棄物処理	813	—	
	清缶剤	1,015	—	
	脱酸剤	1,388	—	
	ボイラーソルト	22	—	
	ボイラー清缶作業業	1,600	—	2 両分
	性能検査前の受検準備作業	1,000	—	2 両分
車両	整備士人件費	12,000	—	
	制輪子	2,186	—	
	マシン油	1,028	—	
	シリンダ油	553	—	
	その他部品や諸経費など	500	—	
	全般検査・重要部検査	—	600,000	2 両分。ただし車両の状態や物価でブレる可能性がある
運転	運転士人件費	12,000		
	計	55,631		
	毎年費用 (ランニングコスト)	155,631		

ランニング コスト	維持管理費：約 3,200 万円/年 全般検査等：約 6 億円/6 年 人件費：約 2,400 万円/年	▶ 1 億 5,600 万円/年
--------------	---	------------------

(2) 運賃収入の想定

1両当たりの人数を44人と設定し、2両編成を基本とする。乗車率を7割、1人当たりの運賃を大人約1,600円、小人約800円と想定し、利用者全体に占める小人の割合を10%とすると、年間85百万円の収入が見込まれる。

図表 運賃収入の想定

項目	単価	単位	備考
1両当たり定員	44	人/両	10形と100形の平均値
車両数	2	両	
平均乗車率	70	%	1日6便のうち、第1・6便は50%、その他は80%とすると、日平均で70%
運賃（特急券・乗車券）大人	1.6	千円/人	他地域のSL運賃・料金から設定
運賃（特急券・乗車券）小人	0.8	千円/人	
利用者全体に占める小人割合	10	%	
年間利用者数	55,500	人	
運賃収入	85,498	千円/年	

ランニングコストで見ると、1億5,600万円の支出に対して収入が8,550万円のため、結果として毎年1億円弱（約7,000万円）の支出が見込まれることが分かった。

(3) 経済波及効果の算出

①発生需要額（インプットデータ）

経済波及効果の算出にあたり、インプットデータとなる発生需要額を以下のとおり設定する。

SL 運行諸経費

SL 運行に伴う SL 運行諸経費は、前述で検討した結果を用いて、総額 1 億 5,180 万円/年を発生需要額とする。

そのうち、6 年ごとに必要となる「全般検査・重要部検査」（単年換算：1 億円）については、恵那市や岐阜県内で対応困難であると想定されるため、「発生需要額 計」から「発生需要額（地域内へ）」に整理する段階で、もとより地域外への需要が確定している想定のもと、総額から 1 億円を差し引いた 5,180 万円/年をスタートとして、経済波及効果分析システム（Ripple）にインプットして経済波及効果を算出する。

基本ケース 地域の積極的な参画なく単に SL を走らせた場合 【消費単価 低めの水準】

前述で検討した運賃収入の想定の考え方を一部踏襲し、SL 乗客による消費額を設定した。

まず、SL 乗客（実人数）は次表の考え方により年間 41,580 人と考えられ、SL 乗客は日本人（日帰り客）であると想定する。

また、SL 乗客の観光消費単価の設定にあたっては、観光庁「MICE 開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル（MICE 簡易測定モデル）Ver.3_03」を参考に設定する。MICE 簡易測定モデルによると、岐阜県における日本人（日帰り客）の平均的な「1 人 1 日当たり飲食費」は 1,659 円/人・日、「1 人 1 日当たり土産・買物費」は 3,378 円/人・日であるが、基本ケースにおいては、この平均的な消費単価の水準よりも低い、「1 人 1 日当たり飲食費」は 1,000 円/人・日、「1 人 1 日当たり土産・買物費」は 500 円/人・日を採用する。

この消費単価に SL 乗客実人数を乗じた消費額（6,237 万円/年）を経済波及効果分析システム（Ripple）にインプットして経済波及効果を算出する。

図表 SL 乗客（実人数）の設定方法の考え方

項目		単位	単価 (設定値)	設定方法の考え方
A	1両当たり定員	人/両	44	10形車両（1車両40人定員）と100型車両（1両48人定員）の平均値である片道44人を定員とする。
B	1日当たり片道運行回数	回/日	6	1日あたり起終点が異なる変則6回の運行回数（旅客運送）を仮定。変則3往復の運行を想定する。 ・岩村～恵那(1往復)、恵那～岩村～明智(2往復)。
C	1両当たり乗車実人数の定員	人/両・往復	66	復路は往路の半数が別の手段で帰ると仮定すると、1日・1往復あたりの乗車実人数の定員は66人（ $=A+A/2$ ）
D	車両数	両	2	運行は2両を想定。
E	平均乗車率	%	70	1日あたり6回の運行（6便）のうち、第1便と第6便は乗車率50%を仮定し、その他は80%と仮定すると、平均で定員の70%での運行を想定。
F	年間運行日数	日	150	休日のみを想定した日数。
G	1日あたり乗車実人数（1編成2両、3往復、1日）	人/日	277.2	1日の乗車実人数の定員は1編成2両の合計で132人 $=66人/両 \times 2両$ となる。これに平均乗車率70%および運行回数（変則6回 $\div 2$ ）を考慮し算出すると、実乗車人数は277.2人（ $=C \times D \times E \times B/2 = 66 \times 2 \times 70\% \times 3$ ）。
H	年間の乗車実人数（1編成2両、3往復、年間）	人/年	41,580	平均乗車率を考慮した1日あたり乗車実人数（1編成2両、3往復）に、年間運行日数（150日）を乗じて算出。41,580人（ $=C \times D \times E \times B/2 \times F$ ）

図表 SL 乗車実人数の想定（基本ケース）

		日本人	外国人	【計】
年間のSL乗車実人数		41,580	0	41,580
<実人数概念> 単位：人/年	宿泊			0
	日帰り	41,580	0	41,580

※基本ケースではSL乗客は日帰りと想定。

図表 基本ケースにおけるSL乗車の観光消費原単位（飲食費、土産・買物費）

消費単価			日本人
			日帰り客
1人・日当たり飲食費 (円/人・日)	基本ケース		1,000
	MICE簡易計測モデル		1,659
1人・日当たり土産・買物費 (円/人・日)	基本ケース		500
	MICE簡易計測モデル		3,378

出典：観光庁「MICE開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル（MICE簡易測定モデル）Ver.3_03」
（MICE簡易計測モデルの単価は、岐阜県の平均的な値）

ケース1 岐阜県の平均的な消費単価まで押し上げた場合 [消費単価 平均的な水準]

本ケースは、実人数概念のSL乗客(41,580人/年)のうち、日本人(宿泊客)が1%(416人/年)、残り99%(41,164人/年)が日本人(日帰り客)であると想定する。

また、消費単価の設定にあたっては、観光庁「MICE開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル(MICE簡易測定モデル)Ver.3_03」の岐阜県における平均的な消費単価を適用する。下表に示すとおり、日本人(日帰り客)の「1人1日当たり飲食費」は1,659円/人・日、「1人1日当たり土産・買物費」は3,378円/人・日とする。また、日本人(宿泊客)の「1人1日当たり飲食費」は2,443円/人・日、「1人1日当たり土産・買物費」は7,826円/人・日、「1人1日当たり宿泊費」は10,440円/人・日とする。

なお、日本人(宿泊客)の土産・買物費の単価について、MICE簡易計測モデルでは6,652円/人であるが、これは総滞在日数における単価であると考えられる。観光庁「旅行・観光消費動向調査(2019年)表1」では日本人の平均泊数は1.70泊であるため、1泊あたり割り戻した上、恵那市での滞在日数(1泊2日)の想定のもと2倍にした値(7,826円/人・2日)を採用している。

この消費単価にSL乗客実人数を乗じた消費額(2億1,597万円/年)を経済波及効果分析システム(Ripple)にインプットして経済波及効果を算出する。

図表 ケース1におけるSL乗車実人数の想定

		日本人	外国人	【計】
年間のSL乗車実人数		41,164	0	41,164
<実人数概念> 単位：人/年	宿泊	416	0	416
	日帰り	41,580	0	41,580

※SL乗客のうち、日本人(宿泊)は1%と設定。

図表 ケース1におけるSL乗車の観光消費原単位(飲食費、土産・買物費)

消費単価		日本人	
		日帰り客	宿泊客
1人・日当たり飲食費 (円/人・日)	ケース1	1,659	2,443
	MICE簡易計測モデル	1,659	2,443
1人・日当たり土産・買物費 (円/人・日)	ケース1	3,378	7,826 (円/人・2日)
	MICE簡易計測モデル (ただし、総滞在日数全体の単価：円/人)	3,378	6,652
1人・日あたり宿泊費 (円/人・日)	ケース1		10,440
	MICE簡易計測モデル		10,440

出典：観光庁「MICE開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル(MICE簡易測定モデル)Ver.3_03」

(MICE簡易計測モデルの単価は、岐阜県の平均的な値)

日本人(宿泊客)の土産・買物費単価は、観光庁「旅行・観光消費動向調査(2019年)表1」より日本人の平均泊数(1.70泊)をもとにMICE簡易計測モデルの単価を1泊あたりに換算した上で、滞在日数1泊2日の想定のもと2倍にした値を掲載。

ケース2 宿泊者や外国人や乗客以外の観客の誘客に取り組んだ場合 [消費単価 高めの水準]

本ケースは、SL 運行を契機として地域全体で観光消費の増大を図る取組が実現した姿を描いた設定である。実人数概念の SL 乗客（41,580 人/年）のうち、外国人（宿泊客）が 1%（416 人/年）、残り 99%が日本人乗客と想定する。SL 乗客の日本人は、宿泊客が 5%（2,058 人/年）、残り 95%（39,106 人/年）が日本人（日帰り客）であると想定する。また、SL 乗客数のうち、1%（416 人/年）が新しく観客として誘客実現を果たした状況を想定する。

加えて、消費単価（飲食費、土産・買物費、宿泊費）の大幅な増加を想定する。具体的には、日本人の飲食費単価（日帰り客 4,000 円/人、宿泊客 4,500 円/人）、土産・買物費単価（日帰り客は 6,500 円/人、宿泊客は 11,000 円/人）、宿泊費単価は 13,000 円/人を想定する。また、外国人（宿泊客）は飲食費単価（6,000 円/人）、土産・買物費単価（13,000 円/人）、宿泊費単価（13,000 円/人）を設定する。なお、観客についても、SL 乗客と同じ単価を適用して消費額を算出する。

この消費単価に SL 乗客実人数を乗じた消費額（4 億 8,740 万円/年）を経済波及効果分析システム（Ripple）にインプットして経済波及効果を算出する。

図表 ケース2における SL 乗車実人数および観客数の想定

		日本人	外国人	【計】
年間の SL 乗車実人数		41,164	416	41,580
<実人数概念>	宿泊	2,058	416	2,474
単位：人/年	日帰り	39,106	—	39,106
観客		412	4	416
※SL 乗客の 1%	宿泊	21	4	25
	日帰り	391	—	391

※SL 乗客のうち、1%が外国人（宿泊客）。SL 乗客の日本人のうち、宿泊は 5%と設定。

※四捨五入の関係で内訳は必ずしも合計と一致しない。

図表 ケース2における SL 乗車・観客の観光消費原単位（飲食費、土産・買物費、宿泊費）

消費単価		日本人		外国人
		日帰り客	宿泊客	宿泊客
1 人・日当たり飲食費 (円/人・日)	ケース2	4,000	4,500	6,000
	MICE 簡易計測モデル	1,659	2,443	4,262
1 人・日当たり土産・買物費 (円/人・日)	ケース2	6,000	6,500	13,000
	MICE 簡易計測モデル (ただし、総滞在日数全体の単価：円/人)	3,378	6,652	45,319
1 人・日あたり宿泊費 (円/人・日)	ケース2		13,000	13,000
	MICE 簡易計測モデル		10,440	10,562

出典：観光庁「MICE 開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル（MICE 簡易測定モデル）Ver.3_03」

（MICE 簡易計測モデルの単価は、岐阜県の平均的な値）

ケース3 ケース2から更に高付加価値な商品・サービスを提供した場合 【消費単価 高めの水準】

本ケースは、SL 乗客について宿泊客や外国人の想定、SL 乗客以外の誘客に取り組んだ状況を想定したケースである。外国人（宿泊客）は SL 乗客の 35%、日本人（宿泊客）は日本人の SL 乗客の 30% を想定する。加えて SL 乗客の 50%が観客として訪れると仮定する。適用する単価は、前述ケース2と同様であるとして、平均的な消費単価から大幅な増加を想定している。また、観客の単価も SL 乗客と同じである。

この消費単価に SL 乗客実人数を乗じた消費額（13 億 4,314 万円/年：うち日本人 6 億 4,459 万円/年、外国 6 億 9,854 万円/年）を経済波及効果分析システム（Ripple）にインプットして経済波及効果を算出する。

図表 ケース3における SL 乗車実人数および観客数の想定

		日本人		外国人	【計】
年間の SL 乗車実人数		27,027		14,553	41,580
<実人数概念> 単位：人/年	宿泊	8,108		14,553	22,661
	日帰り	18,919		—	18,919
観客		13,514		7,277	20,790
※SL 乗客の 50%	宿泊	4,054		7,277	11,331
	日帰り	9,459		—	9,459

※SL 乗客のうち、35%が外国人（宿泊客）。SL 乗客の日本人のうち、宿泊は 30%と設定。

※四捨五入の関係で内訳は必ずしも合計と一致しない。

図表 ケース3における SL 乗車・観客の観光消費原単位（飲食費、土産・買物費、宿泊費）

消費単価		日本人		外国人
		日帰り客	宿泊客	宿泊客
1 人・日当たり飲食費 (円/人・日)	ケース3	4,000	4,500	6,000
	MICE 簡易計測モデル	1,659	2,443	4,262
1 人・日当たり土産・買物費 (円/人・日)	ケース3	6,000	6,500	13,000
	MICE 簡易計測モデル (ただし、総滞在日数全体の単価：円/人)	3,378	6,652	45,319
1 人・日あたり宿泊費 (円/人・日)	ケース3		13,000	13,000
	MICE 簡易計測モデル		10,440	10,562

出典：観光庁「MICE 開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル（MICE 簡易測定モデル）Ver.3_03」
(MICE 簡易計測モデルの単価は、岐阜県の平均的な値)

オプション① 道路網等の拡充による観客が増加した場合

恵那市では、恵那峡スマートインターチェンジ（仮称）の整備や濃飛横断自動車道など広域道路網の拡充が見込まれている。

恵那市周辺のスマートインターチェンジおよび既設インターチェンジにおける出入交通量の増加を踏まえ、東海ブロックの休日の平均乗車人員（乗用車）を乗じて年間の SL 運行日の日数（150 日）に訪れる来訪者のうち 1 割に相当する 2,500 人/年を SL 運行の観客として想定する。

また、消費単価は前述のケース 1 で想定する日本人（宿泊客）の消費単価である飲食費 2,443 円/人・日、飲食費 7,826 円/人・日、宿泊費 10,440 円/人/泊を採用する。

この消費単価に観客数を乗じた消費額（5,177 万円/年）を経済波及効果分析システム（Ripple）にインプットして経済波及効果を算出する。

広域道路網の拡充に伴う来訪者数増加のポテンシャルを確実に、SL に結び付けることにより、観光消費の増加が期待され、経済波及効果の増大が見込まれる。

図表 オプション①における観客の観光消費原単位（飲食費、土産・買物費、宿泊費）

消費単価		日本人 宿泊客
1 人・日当たり飲食費 (円/人・日)	オプション①	2,443
	MICE 簡易計測モデル	2,443
1 人・日当たり土産・買物費 (円/人・日)	オプション①	7,826 (円/人・2 日)
	MICE 簡易計測モデル (ただし、総滞在日数全体の単価：円/人)	6,652
1 人・泊あたり宿泊費 (円/人・泊)	オプション①	10,440
	MICE 簡易計測モデル	10,440

出典：観光庁「MICE 開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル（MICE 簡易測定モデル）Ver. 3_03」（MICE 簡易計測モデルの単価は、岐阜県の平均的な値）
日本人（宿泊客）の土産・買物費単価は、観光庁「旅行・観光消費動向調査（2019 年）表 1」より日本人の平均泊数（1.70 泊）をもとに MICE 簡易計測モデルの単価を 1 泊あたりに換算した上で、滞在日数 1 泊 2 日の想定のもと 2 倍にした値を掲載。

オプション② リニア中央新幹線開業による観客が増加した場合

リニア中央新幹線の開業により見込まれるリニア岐阜県駅の乗降客を対象に、SL を核とした誘客の実現により、更なる経済波及効果の増大が見込まれる。

岐阜県「第 2 次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略（参考資料編）」（参 35、参 36）では、リニア岐阜県駅の乗降客数が下表のように算出されている。このうち、リニア（品川-大阪間）開業時の 1 日当たりのリニア乗降客数（3,720 人/日）に着目し、単純に折半して乗車人員に換算の上、これら乗車人数を恵那市へ誘引し、SL の観客とすることができれば、恵那市への消費活動の増加が期待される。

本設定では、感度分析的にリニア乗車人員の 5%を恵那市に呼び込むことができた状況を仮定する。その結果、SL 運行日数（150 日）間に想定される観客数は、13,950 人/年と見込まれる。この観客の人数に、前述のケース 1 で想定する日本人（宿泊客）の消費単価である飲食費 2,443 円/人・日、飲食費 7,826 円/人・日、宿泊費 10,440 円/人/泊を採用する。観客数に消費単価を乗じて算出した消費額（2 億 8,889 万円/年）を経済波及効果分析システム（Ripple）にインプットして経済波及効果を算出する。

図表 リニア開業時にリニア岐阜県駅の乗降客数の見通しと恵那市への誘引の想定

リニア開業時の乗降者数		1日当たり のリニア乗 降者数	⇒	1日当たり リニア乗車 人数換算	⇒	リニア乗車人 員を恵那市へ 誘引(5%)	SL 運行日 リニア 乗車人員を恵那 市へ誘引
		人/日		人/日		人/日	人/年
品川-名古屋間	岐阜県	2,830	⇒	1,415	⇒	71	10,613
開業時	岐阜県+豊田地域※・木曽地域	3,517	⇒	1,759	⇒	88	13,189
品川-大阪間	岐阜県	3,031	⇒	1,516	⇒	76	11,366
開業時	岐阜県+豊田地域※・木曽地域	3,720	⇒	1,860	⇒	93	13,950

※豊田地域 豊田市、瀬戸市、春日井市、小牧市、犬山市

出典：リニア岐阜県駅の乗降客数の見通し：岐阜県「第2次岐阜県リニア中央新幹線活用戦略（参考資料編）」（参35、参36）

その他の数値は、本検討にて設定したもの。

図表 オプション②におけるSL乗車の観光消費原単位（飲食費、土産・買物費、宿泊費）

消費単価		日本人 宿泊客
1人・日当たり飲食費 (円/人・日)	オプション②	2,443
	MICE 簡易計測モデル	2,443
1人・日当たり土産・買物費 (円/人・日)	オプション②	7,826 (円/人・2日)
	MICE 簡易計測モデル (ただし、総滞在日数全体の単価：円/人)	6,652
1人・日あたり宿泊費 (円/人・日)	オプション②	10,440
	MICE 簡易計測モデル	10,440

出典：観光庁「MICE 開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル（MICE 簡易測定モデル）Ver.3_03」

（MICE 簡易計測モデルの単価は、岐阜県の平均的な値）

日本人（宿泊客）の土産・買物費単価は、観光庁「旅行・観光消費動向調査（2019年）表1」より日本人の平均泊数（1.70泊）をもとに MICE 簡易計測モデルの単価を1泊あたりに換算した上で、滞在日数1泊2日の想定のもと2倍にした値を掲載。

②算出結果

前述「3. 発生需要額（インプットデータ）」にて設定した発生需要額をインプットデータとして、経済波及効果分析システム（Ripple）を用いて経済波及効果を算出した。

本検討では、経済規模の拡大に寄与しているかに着目し生産誘発額を中心に評価を行うが、運行費用に見合う地域の「儲け」があるかの視点も踏まえて付記する。

分析ケースを組み合わせた分析シナリオ別の経済波及効果を下表にとりまとめる。

図表 経済波及効果（生産誘発額、粗付加価誘発額）のまとめ

分析ケース	分析ケース設定内容	経済波及効果【総合効果】 上段：生産誘発額（百万円/年） （下段：粗付加価誘発額（百万円/年））			
		分析シナリオ			
		基本	1	2	3
SL 運行諸経費	SL 運行時に擁する経費支出額	41.7 (26.8)	41.7 (26.8)	41.7 (26.8)	41.7 (26.8)
基本ケース 地域の積極的な参画なく単 に SL を走らせた場合	SL 乗客の消費 （日本人：日帰り）	72.5 (36.3)			
ケース 1 岐阜県の平均的な消費単価 まで押し上げた場合	SL 乗客の消費 （日本人：日帰り・宿泊）		185.8 (100.4)		
ケース 2 宿泊者や外国人や乗客以外 の観客の誘客に取り組んだ 場合	SL 乗客、観客の消費 （日本人：日帰り・宿泊） （外国人：宿泊） （観客：日帰り・宿泊）			432.0 (230.3)	
ケース 3 ケース 2 から更に高付加価 値な商品・サービスを提供 した場合	SL 乗客、観客の消費 （日本人：日帰り・宿泊） （外国人：宿泊） （観客：日帰り・宿泊）				1,054.4 (563.8)
オプション① 追加要素 1 道路網拡充	観客（乗客以外）の消費 ※日本人（宿泊客）			36.3 (19.6)	36.3 (19.6)
オプション② 追加要素 2 リニア開業	観客（乗客以外）の消費 ※日本人（宿泊客）			202.4 (109.6)	202.4 (109.6)
計		114.2 (36.1)	227.5 (127.3)	712.4 (386.4)	1,334.8 (719.9)

※総合効果：直接効果、第 1 次間接波及効果、第 2 次間接波及効果の合計である。

※四捨五入の関係で内訳は必ずしも合計と一致しない。

各分析ケース別の経済波及効果の結果概略は以下の通りである。

SL 運行諸経費による経済波及効果

発生需要額は、146.1 百万円/年と大きい、そのうち、6 年毎に必要な全般検査・重要部検査の費用（100 百万円）は、地域内では対応できず地域外への支出が濃厚であるため、地域内需要として大きく減額される。その結果、地域への経済波及効果（生産誘発額）は 41.7 百万円/年に留まる。

前述にて、「ランニングで見ると、152 百万円の支出に対して収入が 85.5 百万円のため、結果として毎年 1 億円弱（約 7,000 万円）の支出が見込まれることが分かった。」と記載しているが、本ケースの SL 運行諸経費による粗付加価値誘発額は 26.8 百万円/年であり、毎年の 1 億円弱の支出見込みを大きく下回る結果となった。

基本ケース 地域の積極的な参画なく単に SL を走らせた場合 【消費単価 低めの水準】

基本ケースの SL 乗客〔日本人（日帰り客）〕の消費による経済波及効果は、生産誘発額で 62.4 百万円/年と見込まれる。本ケースの消費単価は、観光庁「MICE 開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル（MICE 簡易測定モデル）Ver.3_03」で示されているよりも低い水準を想定したものであるが、本ケースの経済波及効果（粗付加価値誘発額）は 36.3 百万円/年であり、毎年生じる 1 億円弱（約 7,000 万円）の支出見込みに対して下回る結果となった。

ケース 1 岐阜県の平均的な消費単価まで押し上げた場合 【消費単価 平均的な水準】

観光庁「MICE 開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル（MICE 簡易測定モデル）Ver.3_03」で示されている岐阜県における日本人（日帰り客、宿泊客）の平均的な消費単価を適用した本ケースでは、経済波及効果（生産誘発額）で 185.8 百万円/年である。

なお、粗付加価値誘発額は 100.4 百万円/年が見込まれ、基本ケースよりも増加するが、SL 乗客の消費だけでは経済波及効果（粗付加価値誘発額）は毎年生じる 1 億円弱（約 7,000 万円）の支出見込みを下回る結果となった。

ケース 2 宿泊者や外国人や乗客以外の観客の誘客に取り組んだ場合 【消費単価 高めの水準】

本ケースは、SL 乗客について宿泊客や外国人の想定、SL 乗客以外の誘客に取り組んだ状況を想定したケースである。外国人（宿泊客）は SL 乗客の 1%、日本人（宿泊客）は日本人乗客の 5%を想定する。加えて SL 乗客の 1%が観客として訪れると仮定する。適用する単価は、観光庁「MICE 開催による経済波及効果測定のための簡易測定モデル（MICE 簡易測定モデル）Ver.3_03」で示されている岐阜県における日本人（日帰り客、宿泊客）、外国人（宿泊客）の平均的な消費単価から大幅な増加を想定している。

その結果、本ケースの経済波及効果（生産誘発額）は 432.0 百万円/年と見込まれる。本想定の実現には、日本人、外国人を問わず SL 乗客を宿泊客にする取組や SL 乗客以外の観客の誘客に加えて、飲食業の充実、メニュー開発等の取組による飲食費単価の増加、特産品等を活用した商品開発等の取組など土産・買物費の増加など、地域全体が一体となって SL 運行を契機とした地域経済への消費循環を高めることが必要である。

ケース3 ケース2から更に高付加価値な商品・サービスを提供した場合 [消費単価 高めの水準]

本ケースでは、SL 乗客について宿泊客や外国人の想定、SL 乗客以外の誘客に取り組んだ状況を想定したケースである。外国人（宿泊客）は SL 乗客の 35%、日本人（宿泊客）は日本人の SL 乗客の 30%を想定する。加えて SL 乗客の 50%が観客として訪れると仮定する。適用する単価は、ケース2と同様であるとして、平均的な消費単価から大幅な増加を想定している。

その結果、本ケースの経済波及効果（生産誘発額）は、1,054.4 百万円/年であった。想定するような状況を実現するためには、前述のケース2の想定上に、SL 運行を契機とした高付加価値化に取り組む必要がある。

オプション① 道路網等の拡充による観客が増加した場合

今後の道路網の拡充に伴い見込まれる交通需要の増加のうち、約 1 割を着実に恵那市へ誘客することにより、SL の観客として地域での消費活動が創出される。この消費額による経済波及効果（生産誘発額）は 36.3 百万円/年であった。広域的な道路交通アクセスの向上を契機として確実に恵那市への誘客増加を図っていくことが、さらなる経済波及効果を実現していくために必要である。

オプション② リニア中央新幹線開業による観客が増加した場合

リニア開業によるリニア岐阜県駅にて見込まれる乗車人員の 5%を着実に恵那市に誘客することができれば、SL の観客として地域での消費活動が創出される。この消費額による経済波及効果（生産誘発額）は、202.4 百万円/年であった。リニア開業は当地にとって交流人口の可能性が大きく開花するタイミングとなる。地域資源等の魅力を高める取組とともに、リニア岐阜県駅からの2次交通の確保や適切な情報発信の実施により、恵那市への誘客増加を着実に図っていくことが、さらなる経済波及効果を実現していくために必要である。

分析ケース		SL 運行諸経費	観光消費					
			基本ケース 地域の積極的な参画なく 単に SL を走らせた場合	ケース 1 岐阜県の平均的な消費 単価まで押し上げた場 合	ケース 2 宿泊者や外国人や乗客以外の 観客の誘客に取り組んだ場合	ケース 3 ケース 2 から更に高付加価値 な商品・サービスを提供した 場合	オプション① 道路網等の拡充	オプション② リニア開業
		SL 運行による支出 ・全般検査・重要部検査は恵那市 や岐阜県内で対応困難であるた め「発生需要額 計」から「発生 需要額（地域内へ）」に整理する 段階で捨象。	※消費単価(飲食費、土産・買物費)は 低めの水準 ・SL 乗客数(実人数)：41,580 人/年。 ・日本人(日帰り客)想定。 ・飲食費単価(1,000 円/人) ・土産・買物費単価(500 円/人)	※消費単価は岐阜県の平均的な水 準 ・SL 乗客数(実人数)：41,580 人/ 年（日本人）。うち、日帰り客 が 99%(41,164 人)、宿泊客が全体 の 1%(416 人)の想定。 ・日本人(日帰り客)は、飲食費単 価(1,659 円/人)、土産・買物費 単価(3,378 円/人)。 ・日本人(宿泊客)は飲食費単価 (2,443 円/人)、土産・買物費単 価 (7,826 円/)、宿 泊 費 単 価 (10,440 円/)	※消費単価の大幅な増加と、外国人等の誘 客 ・SL 乗客数(実人数)：41,580 人/年。うち、 外国人(宿泊客)が全体の 1%(416 人/年)、 日本人は 41,164 人で、そのうち日帰り客 が 95%(39,106 人)、宿泊客が 5%(2,058 人)の想定。 ・日本人の飲食費単価(日帰り客 4,000 円/ 人、宿泊客 4,500 円/人)、土産・買物費単 価(日帰り客は 6,500 円/人、宿泊客は 11,000 円/人)、宿泊費単価は 13,000 円/ 人。 ・外国人(宿泊客)は飲食費単価(6,000 円/ 人)、土産・買物費単価(13,000 円/人)、宿 泊費単価(13,000 円/人) ・SL 乗客以外の観客を+1%(416 人/年)想 定。単価は SL 乗客と同じ。	※SL 乗客のうち多くが宿泊すると想定し、 外国人等の更なる誘致 ・SL 乗客数(実人数)：41,580 人/年。外国人 (宿泊客)が SL 乗客数全体の 35%(14,553 人 /年)、日本人は 27,027 人で、そのうち日帰 り客が 70%(18,919 人/年)、宿泊客が 30% (8,108 人/年)の想定。 ・単価はすべてケース 2 と同じ。 ・SL 乗客以外の観客を +50%（20,790 人/ 年）想定。単価は SL 乗客と同じ。	※道路網等の拡充による観客増加 ・想定観客数 2,500 人/年（SL 運行 日数 150 日/年。 ・日本人(宿泊客)想定。SL 乗客は 含まない。 ・単価は、ケース 1 と同様。（日 本人(宿泊客)は飲食費単価(2,443 円/人)、土産・買物費単価(7,826 円/)、宿泊費単価(10,440 円/))	※リニア(品川-大阪間)開業による 観客増加 ・想定観客数 13,950 人/年（SL 運 行日数 150 日/年。 ・日本人(宿泊客)想定。SL 乗客は 含まない。 ・単価は、ケース 1 と同様。（日 本人(宿泊客)は飲食費単価(2,443 円/人)、土産・買物費単価(7,826 円/)、宿泊費単価(10,440 円/))
発生需要額 計 (単位：百万円/年)		151.8	62.4	216.0	487.4	1,343.1	51.8	288.9
発生需要額 (地域内へ) (単位：百万円/年)		51.8	62.4	216.0	487.4	1,343.1	51.8	288.9
経済波及効果 ＜生産誘発額＞	直接効果	29.2	46.6	121.2	280.4	674.7	23.0	128.2
	第 1 次間接波及効果	8.3	17.2	42.0	99.5	256.4	9.2	51.1
	第 2 次間接波及効果	4.2	8.7	22.6	52.1	123.4	4.1	23.1
計【総合効果】 (単位：百万円/年)		41.7	72.5	185.8	432.0	1,054.4	36.3	202.4
経済波及効果 ＜粗付加価値誘発額＞	直接効果	19.2	21.1	63.0	142.3	344.5	12.0	67.1
	第 1 次間接波及効果	4.7	9.3	22.0	52.5	135.2	4.8	26.8
	第 2 次間接波及効果	2.9	5.9	15.4	35.5	84.1	2.8	15.7
計【総合効果】 (単位：百万円/年)		26.8	36.3	100.4	230.3	563.8	19.6	109.6
就業誘発効果 ※1 (単位：人)		2.7	9.7	24.4	56.4	128.5	4.3	23.7
備考		・ボイラー、車両、運転関連に擁 する毎年の経費。 ・6 年毎に必要な「全般検査・重 要部検査」の費用は単年あたり に割り戻して計上。	・単価は、観光庁「MICE 簡易測定モ デル Ver.3_03」よりも低い水準に設 定。 ・ただし、日本人(宿泊客)の土 産・買物費単価は、滞在日数 (1 泊 2 日) あたりに換算。	・単価は、観光庁「MICE 簡易測定 モデル Ver.3_03」をもとに岐阜県 の平均的な水準を設定。 ・ただし、日本人(宿泊客)の土 産・買物費単価は、滞在日数 (1 泊 2 日) あたりに換算。	・単価は、観光庁「MICE 簡易測定モデル Ver.3_03」よりも大幅に高い水準を設定。 ・飲食費単価の増加は、飲食業の充実、メ ニュー開発等の取組などが必要。 ・土産・買物費単価の増加には特産品等を 活用した商品開発等の取組が必要。	・単価は、観光庁「MICE 簡易測定モデル Ver.3_03」をもとに岐阜県の平均的な水準を 設定。 ・ただし、外国人の土産・買物費単価は、滞 在日数 (1 泊 2 日) あたりに換算。	・広域道路整備（濃飛横断自動車 道）および恵那峡スマート I C （仮称）の整備に伴う恵那市周辺 のインター出入交通量の変化見通 しをもとに、平均乗車人員、SL 運行日数、取り込み率 10%を乗 じて観客数を設定。	・リニア乗降客数は、岐阜県「第 2 次岐阜県リニア中央新幹線活 用戦略（参考資料編）」（参 35、参 36） ・リニア岐阜県駅の乗車人数（乗 降客数を折半）のうち、5%を恵 那市に誘引する仮定し観客数を 設定。

※1：経済波及効果の生産誘発効果から起因する就業誘発効果である。四捨五入の関係で内訳は必ずしも合計と一致しない。
岐阜県「平成 27 年(2015 年)産業連関表による経済波及効果分析システム (Ripple)」にて算出。そのため、基本的には岐阜県内への経済波及効果と解釈されるが、恵那市の産業構造（原材料の投入・産出構造）および取引関係（自給率等）が岐阜県の相似形であると仮定すれば、恵那市への経済波及効果との解釈もできる。

- 直接効果とは、生じたインプット〔需要額（支出額）〕に伴い地域内で調達できる部分であり、発生需要額のうち地域内で増えた需要額を直接効果と呼ぶ。その狙いは、需要のすべてを地域内で生産されたものであると仮定するのではなく、一部は地域外への需要の流出が想定されるため、「発生需要額」≧「直接効果」の関係になることが多い。（「発生需要額 (地域内へ)」から「直接効果」への算出は、岐阜県産業連関表の自給率をもとに地域外への流出率を考慮したものとなっている。）
 - 第 1 次間接波及効果とは、直接効果によって地域内で生産が増加した産業で必要となる原材料等を満たすために発生する生産波及のことをいう。すなわち原材料産業への波及ともいえる。
 - 第 2 次間接波及効果とは、直接効果および第 1 次間接波及効果で増加した生産誘発から生じるその産業で従事する雇用者所得の増加（誘発）に着目して、雇用者所得の誘発から新たな消費活動から生じる生産誘発のことをいう。
 - 一般的な分析事例では、直接効果、第 1 次間接波及効果、第 2 次間接波及効果の合計を経済波及効果の総合効果として示すことが多い。

（参考）経済波及効果の概要

○直接効果・第1次間接波及効果・第2次間接波及効果

SLが運行することで、約1億5600万円が市場に出回るとともに、多くの人が恵那市（岐阜県）を訪れて、消費活動を行うこととなる。

例えばSLの乗客が1,000円の弁当を買うと、弁当屋の売上が1,000円増え、そのうち粗利が300円であったとする。

この弁当の需要は、SL運行がなければ産まれなかったものであるが、こうした需要は弁当に限らず、石炭調達や人材雇用などにも同様で、多様な業種の売上や粗利に貢献する。

このようにSL運行で喚起された需要の合計を「**直接効果**」と言う。ただし、支出約1億5600万円のうち、県外で行われた消費は県内需要の創出にはつながらないため、除外する。

次に、直接効果により県内に発生した需要は、更なる需要につながるはずである。例えば、弁当屋が野菜を調達した際に八百屋が得た200円は売上として計上されるが、こうした売上や粗利は、直接効果よりも更に多様な業種に波及するはずである。このように直接効果に伴う岐阜県での消費活動の合計を「**第1次間接波及効果**」と言う。

さらに、直接効果および第1次間接波及効果で増加した生産誘発から生じるその産業で従事する雇用者所得の増加（誘発）に着目して、雇用者所得の誘発から新たな消費活動から生じる生産誘発のことを「**第2次間接波及効果**」と言う。

これら「直接効果」「第1次間接波及効果」「第2次間接波及効果」の合計を「**総合効果**」と言う。

○生産誘発額・粗付加価値誘発額

総合効果のうち、売上の合計（グロス）を「**生産誘発額**」と言い、地域で膨らんだ生産活動の規模を測るのに適している。一般に「経済波及効果」で使用されるのはこの値である。

一方で、粗利の合計（ネット）を「**粗付加価値誘発額**」と言い、地域としての「儲け」を測るのに適している。

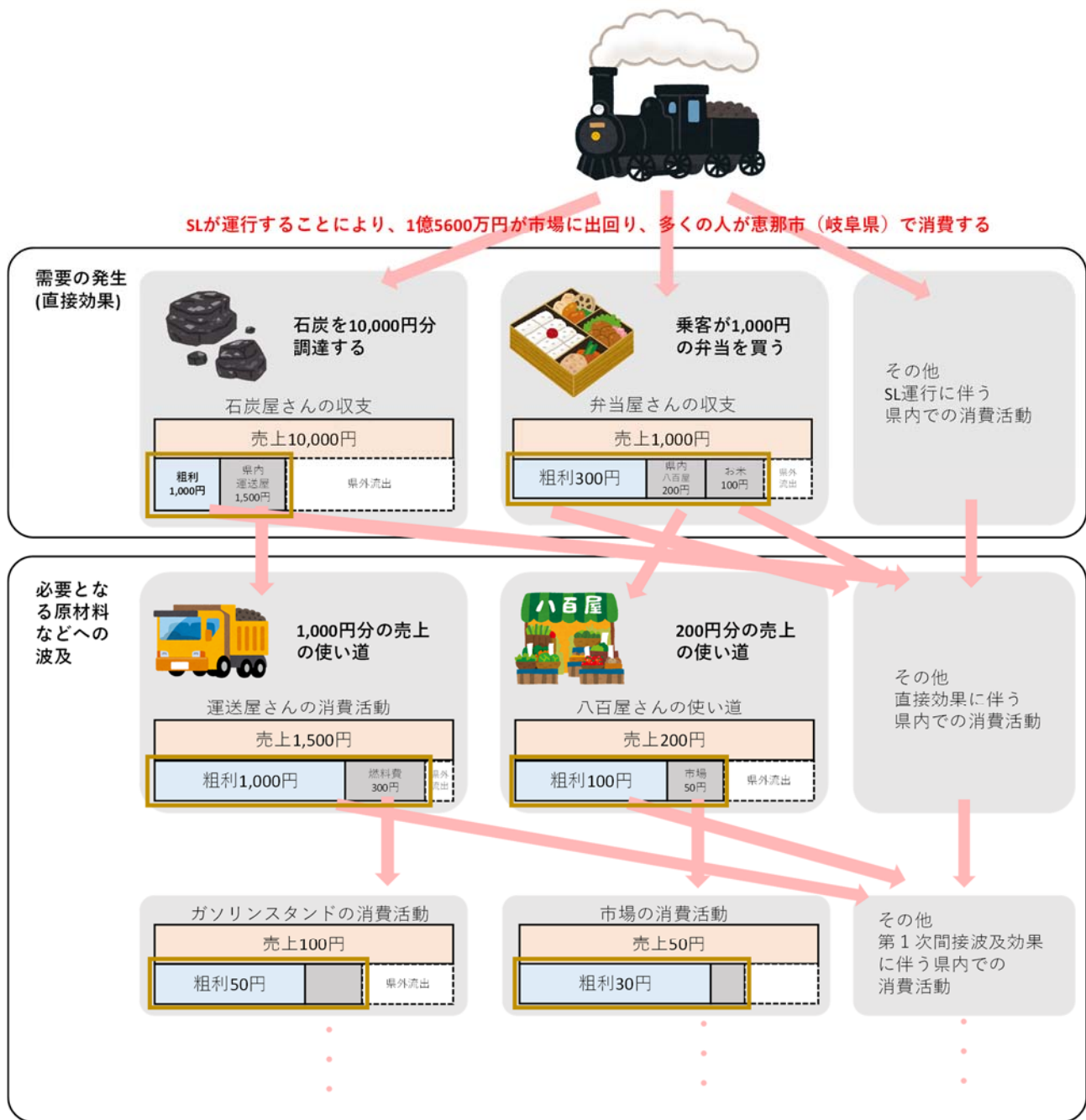
○経済波及効果の見方・使い方

SL運行は多額の費用を要するため、それに見合う収入を得る必要がある。「粗付加価値誘発額」は粗利の合計値のため、この値がSL運行費用を上回れば民間だけでも運行可能であり、収支に見合うと考えて良いと考えられる。

一方で、「生産誘発額」の方が一般的に使われるため、他事例との比較で使用しやすい。そこで本報告書において、通常は「生産誘発額」を使用し、SL運行の収支を検討する場合は「粗付加価値誘発額」を使用する。

なお、単にSLを運行させるだけではこの値は限定的である。乗客などにお金を多く使ってもらうことで高める事ができ、多くの産業の売上・利益を向上させることが可能となる。このように、SL運行を契機として、地域がいかに消費につなげていくかが重要である。

図表 経済波及効果のイメージ



経済波及効果（総合効果）

県内売上の合計	生産誘発額	→ 地域で膨らんだ生産活動の規模を測るのに適した指標（グロス）
粗利の合計	粗付加価値誘発額	→ 地域としての「儲け」を測るのに適した指標（ネット）

5. S Lを活用した恵那市内周遊モデルコース・プラン（イメージ）

ターゲット	プラン名	コース・プランのイメージ	①観光資源	②食事	③土産物品	④宿泊	⑤ツアー・体験・観光施設	⑥イベント・文化・祭り(全般・地域)
家族 (中京圏、首都圏)	SL 乗車と秋の栗きんとん巡りプラン	①恵那駅 SL 乗車→岩村駅下車→岩村城下町散策→岩村駅明鉄乗車→恵那駅下車→恵那峡ホテル泊 ②恵那峡遊覧船→市内和菓子屋栗きんとん巡り→帰路	SL、恵那峡めぐり、岩村城下町		栗きんとん	恵那峡ホテル	恵那峡遊覧船	
	SL 乗車と恵那峡さくら巡りプラン	①恵那峡遊覧船乗車→恵那峡さくらめぐり→恵那峡マルシェ(昼食)→恵那峡カヤック体験→恵那峡ホテル泊 ②中山道広重美術館版画擦り体験→朴葉寿司→恵那駅 SL 乗車→明智駅下車→日本大正村散策五平餅→明智駅乗車→恵那駅下車→帰路	SL、恵那峡めぐり、日本大正村	五平餅、朴葉寿司	春の和菓子	恵那峡ホテル	恵那峡遊覧船、恵那峡カヤック体験	恵那峡マルシェ
	SL 乗車と大正時代にタイムスリッププラン	①日本大正村散策→矢舁はかま着用→明智駅 SL 乗車→恵那駅下車→明知鉄道料理列車→明智駅下車→明智泊 ②八王子神社大祭参加→帰路	SL、日本大正村	明知鉄道食堂車	日本大正村商品、SL グッズ	明智町旅館	矢舁はかま着付け 日本正村散策とSL乗車	八王子神社大祭
	SL 乗車とキャンピングカーレンタルプラン	①恵那駅 SL 乗車→岩村城下町→岩村駅乗車→恵那駅下車→キャンピングカーレンタル→飯地泊 ②飯地発→恵那峡散策→恵那峡遊覧船→昼食→帰路	SL、岩村城下町、恵那峡			キャンピングカー(エナノキ)、ホコグランピング		
	SL 乗車と秋のキノコ狩りプラン	①中山道→五平餅店舗→民宿→きのこ狩り体験→民宿泊 ②中山道広重美術館版画擦り体験→昼食・朴葉寿司→恵那駅 SL 乗車→明智駅下車→日本大正村散策→明智駅乗車→恵那駅下車→帰路	SL、中山道、日本大正村	五平餅、朴葉寿司	栗きんとん、中山道グッズ	恵那峡民宿	きのこ狩り、広重美術館での版画擦り体験	
	SL 乗車と岩村城下町を巡るプラン	①恵那駅 SL 乗車→岩村駅下車→岩村城下町散策及びおかげ祭り→岩村町内泊 ②農村風景日本一サイクリング→岩村城跡散策→岩村駅乗車→恵那駅下車→帰路	SL、岩村城下町	五平餅	カステーラ、日本酒	岩村町内泊	日本一の農村風景を巡るサイクリングツアー	岩村城下おかげ祭り
	SL 乗車と五平餅と棚田灯まつりプラン	①恵那駅 SL 乗車→明智駅下車→大正村散策→明智駅乗車→恵那駅下車→坂折棚田灯まつり→旅館泊 ②中山道散策→いちご狩りツアー→帰路	SL、中山道、坂折棚田、日本大正村	五平餅、旅館食	地元特産品	旅館	いちご狩り	坂折棚田灯まつり
	SL 乗車と大自然アクティビティプランー	①恵那駅 SL 乗車→明智駅下車→大正村散策→明智駅乗車→恵那駅下車→保古グランピング泊 ②保古の湖アクティビティ→恵那山荘ジビエ定食→帰路	SL、保古の湖、日本大正村	グランピング食、恵那山荘ジビエ定食	日本大正村商品、SL グッズ	保古グランピング	保古の湖でのアクティビティ	
	小さい子供がいても楽しめる手ぶらプラン(若年)	駅前レンタカー・ほかネット簡単予約できるオプション						
	ユニバーサルツーリズム(高齢、医療関係ヘルプ含む)	体調管理が必要な個々に合わせたゆったり時間プラン						
おひとり様	SL 乗車と山城巡りプラン	①恵那駅気動車乗車→明智駅下車→明知城跡→明智駅気動車乗車→岩村駅下車→岩村城跡→岩村町内泊 ②岩村城下町ガイドツアー→岩村駅 SL 乗車→恵那駅着→中津川駅→苗木城跡→帰路	岩村城、明知城、猪狩山城	SL 食堂車	山城関連グッズ	岩村町内泊	ガイド付きツアー	苗木城とのバックツアー
	SL 乗車と中山道踏破プラン	①武並駅下車→中山道→大井宿(ひし屋資料館、大井行在所、広重美術館)→大井宿旅館 ②恵那駅 SL 乗車→岩村駅下車→岩村城下町→岩村駅気動車乗車→恵那駅着→馬籠宿へ	SL、中山道	朴葉すし、五平餅	中山道グッズ	旅館	ひし屋資料館、大井行在所	中山道のれんアート
	SL 乗車と岩村城、人物観光プラン	恵那市の人物や史跡などに特化した専門プラン						
外国人	SL 乗車とそば打ち体験、昆虫食プラン	①道の駅らっせいみさとそば打ち体験→恵那駅 SL 乗車→明智駅下車→ささゆりの湯、へぼ吾平→岩村ゲストハウス泊 ②岩村城下町散策→岩村城跡登城→日本一の農村風景→飯羽間駅気動車乗車→恵那駅下車→帰路	SL、らっせいみさとそば打ち、ささゆりの湯	らっせいみさとそば定食、へぼ吾平		岩村ゲストハウス	そば打ち体験、ささゆり温泉、中山太鼓体験	中山神社大祭、へぼ祭り
	SL 乗車と中山道踏破プラン	①武並駅下車→中山道散策→恵那駅 SL 乗車→岩村駅下車→岩村城下町散策→岩村ゲストハウス泊 ②岩村駅気動車乗車→恵那駅下車→馬籠宿へ	SL、中山道	朴葉すし定食、五平餅	中山道グッズ	岩村ゲストハウス	ひし屋資料館、広重美術館での版画擦り体験	中山道のれんアート、馬籠とのバックツアー
	SL 乗車と岩村城下町を巡るプラン	①恵那駅 SL 乗車→岩村駅下車→岩村城下町おかげまつり→岩村町内泊 ②岩村城跡→甲冑・着物着付け体験→城下町・酒蔵見学→帰路	SL、岩村城下町	五平餅定食	カステーラ、日本酒	岩村町内泊	武将なりきり、着物体験	岩村城下おかげ祭り
富裕層外国人	SL と岩村城下町、日本一の農村風景を巡るプラン	①恵那駅 SL 乗車→岩村駅下車→城下町散策(五平餅)→富田地区サイクリングツアー→茅の宿とみだ泊 ②岩村駅乗車→恵那駅下車→中山道散策→栗きんとん→旅館にて昼食→帰路	SL、岩村城下町、富田地区	旅館、五平餅	カステーラ、日本酒、栗きんとん	茅の宿とみだ	日本一の農村風景を巡るサイクリングツアー	
	SL 乗車と恵那満喫高付加価値プラン(日本文化体験)	①恵那駅 SL 乗車→明智駅下車→日本大正村散策(茶道体験・武将体験)→ガイド付きタクシー→恵那峡泊②ガイドタクシー→恵那峡散策→地歌舞伎鑑賞→中山道散策→帰路	SL、岩村、恵那峡、中山道	恵那こだわり定食	ジャパニーズみやげ	恵那峡ホテル	茶道体験、武将体験、地歌舞伎鑑賞	ガイド付き観光タクシー

ターゲット	プラン名	コース・プランのイメージ	①観光資源	②食事	③土産物品	④宿泊	⑤ツアー・体験・観光施設	⑥イベント・文化・祭り(全般・地域)
アクティブ シニア層	SL 乗車と栗拾い体験、棚田巡りプラン	①恵那駅→(観光タクシー)笠置山栗拾い体験→坂折棚田見学→不動滝やさいの会直販所→恵那峡民宿泊 ②恵那駅 SL 乗車→岩村駅下車→岩村城下町散策→五平餅定食→岩村駅気動車乗車→恵那駅下車→帰路	SL、坂折棚田、笠置山栗園	五平餅定食	不動滝やさいの会での地元野菜等	恵那峡民宿	栗拾い体験、栗きんとん絞り	観光タクシー
	SL 乗車と陶器づくり体験プラン	①恵那駅気動車乗車→山岡駅下車→寒天資料館→おばあちゃん市山岡定食→山岡陶業文化センター陶芸体験→岩村泊 ②飯高観音節分ツアー→岩村駅 SL 乗車→恵那駅下車→五平餅→帰路	SL、陶業文化センター、寒天資料館	おばあちゃん市山岡定食	寒天商品、発酵食品	岩村町内泊	陶芸体験	飯高観音節分ツアー
	SL 乗車と岩村城下町を巡るプラン	①恵那駅 SL 乗車→岩村駅下車→岩村城下町散策及び蔵開き→岩村町内泊 ②農村風景日本一サイクリング→岩村城跡散策→岩村駅乗車→恵那駅下車→帰路	SL、岩村城下町	五平餅定食	カステラ、日本酒	岩村町内泊	酒蔵開き	酒蔵開き
友人 カップル	SL 乗車とスケートプラン	①恵那スケート場→ラフォーレ福寿の里→ささゆり温泉→越沢コテージ泊 ②乗馬体験→岩村駅 SL 乗車→恵那駅下車→恵那駅気動車乗車→蔵開き→岩村駅下車→帰路	SL、恵那スケート場、乗馬体験	ラフォーレ福寿の里		越沢コテージ(暖炉)	スケート体験、乗馬体験	岩村酒蔵開き
	SL 乗車とコスプレプラン	①恵那駅 SL 乗車→明智駅下車→日本大正村コスプレイベント	日本大正村	明智町内	浪漫亭		日本大正村施設見学	コスプレサミットの開催
	映画のロケ地巡りプラン	半分、青い。・銀河鉄道の父・キツツキと雨・ウツジョブ など作品の撮影地を巡るプラン	映画ドラマロケ地(明知鉄道駅)					
男性 グループ	SL 乗車とゴルフ三昧プラン	①恵那駅 SL 乗車→明智駅下車→ゴルフ場①にてプレー→ゴルフ場泊 ②ゴルフ場②にてプレー→ささゆりの湯→明智駅 SL 乗車→恵那駅下車→帰路	ゴルフ場①、ゴルフ場②			ゴルフ場①	ささゆりの湯	
女性 グループ	SL 乗車と秋の味覚キノコ列車プラン	①恵那駅きのこ列車乗車→明智駅下車→日本大正村散策→明智駅 SL 乗車→恵那駅下車→旅館泊 ②みのじのみのり祭り→恵那峡遊覧船→恵那峡周辺店舗→恵那駅→帰路	SL、きのこ列車、五平餅	きのこ列車、五平餅	栗きんとん	旅館		みのじのみのり祭り
	SL 乗車とヘルシートレイン温泉プラン	ヘルシーな寒天列車の乗車やお土産や果物や野菜の刈り取り体験プラン	SL、寒天列車、ささゆり温泉	おばあちゃん市山岡定食	寒天商品、こんにゃく商品、発酵食品	恵南地域宿泊所	りんご狩り、とまと狩りツアー、ささゆり温泉	笠置ゆず祭り
	SL 乗車と栗三昧プラン	恵那市の秋の味覚の栗に特化したプラン	SL、恵那峡、栗きんとんめぐり	恵那峡周辺店舗	栗パフェ	恵那峡ホテル	栗きんとん絞り体験	栗フェス
	SL 乗車とさくら巡りプラン	ダム湖 100 選の恵那峡や阿木川ダムで桜とアクティビティを楽しむプラン	SL、恵那峡、阿木川湖	恵那ぜいたく定食		恵那峡ホテル	阿木川湖サップ体験	ガイド付き観光タクシー
	SL 乗車と岩村城下町を巡るプラン	春のひな祭りと体験プログラムプラン	SL、岩村城下町	五平餅定食、	カステラ、日本酒	岩村町内泊	いわむらごっこ体験	いわむら宵のひなまつり
SL ファン & 鉄道ファン	SL 乗車と明鉄気動車運転体験プラン	SL や気動車の乗車や運転体験に特化したプラン	明知鉄道、SL 有料撮影ポイント	SL 客車内でのわっぱ飯	SL、鉄道関連グッズ	トレーラーハウス	気動車運転体験、検修庫見学ツアー	ちよっとおんさいまつり
	SL 乗車とアニメコラボプラン	SL に関連したアニメや時代背景とコラボしたプラン	明知鉄道、SL 有料撮影ポイント	コラボ定食	SL コラボ商品	ビジネスホテル	なりきり体験	SL アニメコラボフェス
	日本の鉄道マニア向けプラン	時代や地域の歴史、SL 技術や知識を学び、地域経済や風土に特化したプラン				民泊	SL 整備・体験機関士	
団体 旅行	団体旅行プラン	団体旅行での SL 乗車						
教育 旅行	学びプラン(修学旅行・社会見学など)	SL の乗車を通じた教育学習						

SL を活用した恵那市内周遊モデルコース（コンテンツ表）

ターゲット	SL乗車区間	①ー1観光資源	②食事	③土産物品	④宿泊	⑤ツアー・体験・観光施設	+ ⑥イベント・文化・祭り(全般・地域)	受入環境整備 ⑦ ①～⑥を実施するために必要な施策(アイデア)
家族(首都、中京圏)	恵那 ⇄ 明智	【明智】日本大正村	SLオリジナル商品(メニュー)●	栗きんとん【秋】	ホテル(通常)	【明智】大正村観光ガイドツアー	【明智】11月上旬_かえてまつり★	<ソフト> おもてなし <ハード> 駐車場の調査・整備
おひとり様	恵那 → 明智	【岩村】岩村城下町	SLオリジナル商品● (駅弁、わっぱ飯)	寒天商品	ホテル(高付加価値)	【岩村】俵人ガイドツアー(佐藤一斎、下田歌子、三好学ら) ●	【明智】3月中旬_日本大正村クロスカントリー★	【明智・岩村・大井】観光ガイドの育成★
外国人	恵那 → 岩村	【岩村】岩村城跡	SL明知鉄道食堂車● (SL運行している世界の料理)	カステラ	旅館(通常)	【岩村】城下町・城観光ガイドツアー	【明智】5月3日・4日_光秀まつり・ちょっとおんさん祭り★	駐車場整備の必要性の検討及び整備確保★●
富裕層外国人	明智 → 恵那	【岩村】日本一の農村風景	市内食事店舗(通常)	地酒	旅館(高付加価値)	市内高付加価値周遊ガイドツアー●	【明智】7月中旬_明智ぎおんまつり★	【東野】隣接する高齢者住宅入居者によるSLの出迎え及び見送り★●
アクティブシニア	明智 → 岩村	【岩村】佐藤一斎記念館(予定)	市内食事店舗(高付加価値)	地元企業と共同開発商品	民宿(通常)	地元文化とのコラボレーション歴史教育ツアー●	【明智】8月14日_明智町納涼花火大会★	【笠置】昭和初期の衣装でのお迎え★●
友人カップル	岩村 → 恵那	【山岡】寒天資料館	五平餅	SLオリジナル商品(和菓子、洋菓子) ●	民宿(高付加価値)	恵那駅を中心とした道の駅巡回観光ツアー★●	【明智】明智町歌舞伎大会★	【中野方】SL観光アテンダントの配置(市内観光の案内)★●
男性グループ	岩村 → 明智	【山岡】陶業文化センター	朴葉寿司	SLオリジナル商品(グッズ、陶器)●	グランピング(高付加価値)★	【鉄道】SL運転体験、SL検修庫見学ツアー ★●	【明智】八王子神社例大祭★	【中野方】SL銀河「有名小説の世界観を感じる」のように独自の世界観の創出★●
女性グループ		【大井】恵那峡	ジビエ	SLオリジナル商品● (食べ物:チャコール米粉パンなど)	キャンプ	観光タクシーによる市内ツアー	【明智】コスプレイベント	【大井】恵那駅周辺の駐車場【岩村・明智】岩村明智駅前駐車場●
SLファン&鉄道ファン		【中野方】坂折棚田	昆虫食(ハボ)	アニメコンテンツとのタイアップ★ (時代背景、SL関係●)	コテージ	【明智】華風庵での茶道体験	【山岡】10月中_焼成事業・原登り窯フェア★	SLビューポイント・撮影スポットの調査・整備
教育旅行		【東野】根の上	栗スイーツ	地元の特産品の開発販売(継続)★	民泊	【明智】三宅家_明治・大正時代の日常生活を体験 ●	【山岡】3月上旬_春まつり★	沿線のビューポイントの調査検討・整備(新規・既存)★●
団体旅行		中山道(大井宿、街道)		【笠置】ゆず組合とのコラボで、SL列車を印刷した商品開発★	農泊★	【明智】矢継はかま着付け★	【山岡】8月上旬_田んぼdeアート鑑賞イベント★	市内での撮影スポットの検討整備★●
		【大井】本地跡、ひし屋資料館、明治天皇行在所		【飯地】飯地町まちづくり特産品部会によるスルメの販賣げ等の販売 地元店舗での限定品の販売★	ゲストハウス	【岩村】自動運転バスの乗車 ●	【山岡】秋_ふるさと祭り★	SLが見える丘公園・撮影スポット・テラスの検討整備(展望台の有料化) ●
		ダム(大井、笠置、阿木川、小里川、矢作)		【中野方】1100年フード駅弁★●	トレーラーハウス	【岩村】日本一の農村風景「富田地区」での農業体験	【岩村】1,いわむら城下町のひなまつり(3月)、2,ザ・緑日(8月)、3,いわむら城下おかげまつり(11月)★	【笠置】昭和初期のイメージ公園★
		観光素材の再発見 (観光と無縁のモノをコンテンツ化)		【長島】次米:3合に袋詰めして販売★ 御城印:山城4か所の御城印を販売★	車中泊(キャンピングカー)	【岩村】着付け体験	【岩村】秋祭り(10月)★	【中野方】乗客が楽しめる眺望の確保★
		道の駅(らっせい、おばあちゃん市、ラフォーレ)		山城グッズ	列車泊(旧気動車)●	【岩村】酒蔵開き	【飯地】飯地高原納涼夏祭り(毎年8月14日)★ ・飯地高原文化祭り(毎年11月)	【飯地】河合坂など史跡の整備(看板設置など)★
		温泉(恵那峡、ささゆりの湯 など)		中山道グッズ		【岩村】いわむらごっこ体験	【飯地】・五毛産・民族資料館の観光客への公開★ ・まちづくりイベントの開催★	【飯地】観光サイトの構築(AeruSTAYシステム)
		市内山城(明知城、岩村城、猪狩山城 など)		発酵食品		【山岡】作陶体験の実施(継続) ★	【飯地】五毛産歌舞伎公演(隔年4月)★	SLチケット販売方法(AeruSTAYシステム)●
		市内直売所				【山岡】田んぼDEアート	【上矢作】・ふるさとまつり(継続)★ ・かみやばきフェス(継続)★	観光サイトの構築(AeruSTAYシステム)
						【上矢作】清流上村川あそびと鮎の投網体験	【串原】中山神社の大祭(継続)★	ふるさと納税返礼品でのSL乗車とのパッケージ商品のラインナップ (AeruSTAYシステム)
		①ー2観光地(広域)				【上矢作】林業・農業体験★	【串原】ボンネットバスによる串原地域観光(新規)★	海外のエージェントへのプラン作成のヒアリング
		宿場町(馬籠宿) 街道観光(中山道、下街道、中馬街道)				【上矢作】ドローンによる空撮大会★	【東野】東野地歌舞伎(継続)★	ユニバーサルツーリズム(医療関係のヘルプあり)● ※日本の専門分野最先端に相談
		下呂温泉				【大井】恵那峡道覧船	【東野】ホテル祭り(継続)★ ・史跡巡りウォーキング(継続)★	SL復元に至る恵那の歴史や結び付けるコンテンツを絡めたストーリー型旅行商品の造成●
		土岐プレミアムアウトレット				【大井】中山道広重美術館 版画摺り体験	【大井】みのじのみのり祭り	【武並】道の駅整備、来訪者の駐車場確保、宿泊施設の整備★●
		東美濃地域				【大井】恵那峡カヤック	【大井】恵那まちなか市★	恵那市歴史資料館の整備(SL、郷土)
						【笠置】笠置山クライミング	【大井】栗フェス	大都市や海外に向けたプロモーション
						【武並】スケート(冬)	【大井】語りべの会による中山道ガイド★	中京圏へのプロモーション 観光展・商談会への出展
						【中野方】郷土食作り体験の実施	【長島】恵奈の里次米みのりまつり★	テレビや雑誌、YouTubeなどのメディアを活用し、SLの復元に関する特集
						【中野方】坂折棚田オーナー制度	【長島】中山道ウォーキング、中野朝市★	有名人やインフルエンサーを招いたイベントの企画
						【東野】根の上アウトドア体験	【長島】中山道のれんコンテスト★	インバウンドへの発信(馬籠来訪者、ポーランド、WRC来訪者等)
						【東野】・阿木川ダム遊サップ体験★ ・史跡巡りウォーキング★	【笠置】SL関連写真展示や当時の話などかたりべ会★●	DX分析を踏まえたターゲット層への訴求
						【三郷】うっせい三郷 そば打ち体験	【笠置】笠置神社例大祭の開催★	モデルコース、撮影スポット、周辺観光、グルメの情報提供★
						【鉄道】観光列車(アニメタイアップ)★	【笠置】町内のまつりとタイアップし、SLの魅力の展示会★●	映画撮影誘致(SLを活用したプロモーション●)
						【鉄道】SL学び講座、SL列車内でのイベント ● SLの夜間運行、銀河鉄道のお泊まりプラン	【中野方】①坂折棚田の田の神様灯祭りの開催★ ②乗園大収穫祭の開催★	観光協会WEBSITEを活用した地元イベントの周知の強化★
						【鉄道】明知鉄道食堂車 (おばあちゃん、寒天、きのこ、じねんじょ、酒)	【武並】武並のマルシェイベント、JRさわやかウォーキング開催時に、明知鉄道⇄武並マルシェのツアープランを企画★●	チラシ等各種PR媒体の作成配布
						【鉄道】SLフォトワーク●	【鉄道】SLの夜間運行沿線ライトアップ●	SLのPV制作配信●
						果物狩り(トマト、いちご、りんご、ブルーベリー、ぶどう、栗等)	【鉄道】SLフェスタの開催●	ARを活用した仮想空間上のSL復元アプリの開発配信(気運情勢時)●
						ゴルフ、サイクリング	恵那峡ハーフマラソン(4月)	客車車両のラッピング(定期的に変更)
						自然保護活動との連携	伝統文化(地歌舞伎・獅子芝居)	自動運転バス●、ライドシェア●、レンタカーの確保
						栗きんとん、朴葉寿司作り体験	WRC	バス・デマンドバス・タクシーなど公共交通の維持確保拡充★
							市内周遊企画(リアル・デジタルスタンプラリー)	【武並】(鉄道)武並⇄JR⇄明知鉄道、(バス)武並⇄瑞恵⇄明知鉄道★●
							【武並】中山道ウォーキング、スタンプラリー★ 明知鉄道⇄中山道⇄武並のプランの造成●	土産物品販売
								SL関連商品の販売場所の確保● (えなてらす、土産物屋、道の駅、SA、商品によっては限定販売(古民家など))
								SL推進組織による、SLロゴマークの制作及びロゴのライセンス制度の展開
								産業観光振興に関する支援
								恵那市観光振興補助金制度の周知徹底と充実強化
								恵那市商工振興補助金制度の周知徹底と充実強化

※本資料の内容はアイデアベースの施策もあることから事業が確約されたものではありません
★環境整備部会の意見、●新たな施策

