

第1回肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会

会 次 第

日時：令和6年6月27日(木) 14:00～
場所：水俣市役所 2階会議室A B

1 開 会

2 挨拶

(1) 肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会会長
(鹿児島県鈴木交通政策課長)

3 議 事

第1号：肥薩おれんじ鉄道の現状と課題の整理について
肥薩おれんじ鉄道における貨物輸送の現状
(日本貨物鉄道(株)九州支社)

第2号：現状等を踏まえた調査(委託)事業について

4 その他

5 閉 会

肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会 出席者名簿

	団体名	職名	氏名	備考
1	鹿児島県総合政策部交通政策課	交通政策課長	鈴木 圭祐	
2	熊本県企画振興部交通政策・統計局交通政策課	首席審議員兼交通政策課長	坂本 弘道	
3	鹿児島県薩摩川内市経済シテイセールス部経済政策課	経済政策課長	高山 和人	
4	鹿児島県出水市政策経営部企画政策課	企画政策課長	青崎 譲二	
5	鹿児島県阿久根市企画推進課	企画推進課長	尾塚 禎久	代理出席 係長 橋口 武史
6	熊本県八代市総務企画部地域政策課	地域政策課長	松本 亨	
7	熊本県水俣市総務企画部地域振興課	地域振興課長	柿本 英行	
8	熊本県芦北町企画財政課	企画財政課長	白坂 達也	
9	熊本県津奈木町政策企画課	政策企画課長	荒川 隆広	
10	肥薩おれんじ鉄道（株）	専務取締役	村上 勲	
11	日本貨物鉄道（株）九州支社	運輸車両部長	中山 昇	

オブザーバー

1	国土交通省九州運輸局 鉄道部 計画課	計画課長	井料 達己	
2	国土交通省九州運輸局 交通政策部 交通企画課	交通企画課長	鈴木 貴大	代理出席 企画第二係長 本田 平
3	国土交通省九州運輸局 熊本運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	白石 勇人	欠席
4	国土交通省九州運輸局 鹿児島運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画調整担当)	谷口 誠一	欠席

議案第 1 号及び第 2 号

肥薩おれんじ鉄道の現状と課題の整理について

現状を踏まえた調査（委託）事業について

第1章 肥薩おれんじ鉄道を取り巻く環境	1
1-1 肥薩おれんじ鉄道の概要	1
1-2 肥薩おれんじ鉄道の現状	1
1-2-(1) 利用状況	1
1-2-(2) 旅客運輸収入	2
1-2-(3) 経営状況	2
1-2-(4) 中期経営計画	3
1-3 貨物輸送の現状	4
1-3-(1) 貨物輸送量, 線路使用料収入の推移	4
1-3-(2) 鹿児島県発着の主な輸送貨物	4
1-4 沿線地域の概況	5
1-4-(1) 沿線人口の推移	5
1-4-(2) おれんじ鉄道の利用と年齢別人口の相関関係	6
1-4-(3) 沿線高等学校等の生徒数	8
1-5 利用実態	8
1-5-(1) 調査の目的・方法	8
1-5-(2) 調査内容	8
1-5-(3) 沿線住民の日常移動に関する状況	9
1-5-(4) 沿線住民の肥薩おれんじ鉄道の利用頻度と利用目的	10
1-5-(5) 肥薩おれんじ鉄道の沿線住民の社会生活への影響	11
第2章 これまでの取組状況と課題	12
2-1 定期外利用の拡大	12
2-1-(1) おれんじ食堂の取組状況	12
2-1-(2) おれんじカフェ・列車レンタルの取組状況	14
2-1-(3) 企画切符の販売促進	15
2-1-(4) そのほかの取組	15
2-2 資産の有効活用	18
2-2-(1) 保有資産の状況及び処分等の整理検討	18
2-2-(2) 鉄道や駅に人が集まるまち・地域づくり	18
2-2-(3) 2次アクセスの状況	19
2-3 沿線市町の状況	20
2-3-(1) 沿線市町におけるおれんじ鉄道の関連計画への位置づけ	20
2-3-(2) 沿線住民, 各種団体の活動, 機運の状況	20
2-3-(3) 並行在来線の固定資産税等の軽減	21
第3章 今後の議論及びデータ・ファクトの収集	22
3-1 今後の議論の方向性	22
3-1-(1) 今後の議論の柱立て	22
3-1-(2) データ・ファクトの収集, 今後のスケジュール	22

第1章 肥薩おれんじ鉄道を取り巻く環境

1-1. 肥薩おれんじ鉄道の概要

肥薩おれんじ鉄道は、九州新幹線の部分開業（新八代～鹿児島中央間）に伴い、JR九州から経営分離された鹿児島本線の八代～川内間を熊本、鹿児島両県及び沿線自治体で引き継ぎ、第三セクター方式の並行在来線として平成16年3月13日に開業。

営業区間 116.9km（熊本県側 56.1km、鹿児島県側 60.8km）からなる路線で、沿線は、熊本県、鹿児島県の7市町（八代市、水俣市、芦北町、津奈木町、阿久根市、出水市、薩摩川内市）となっている。

1	会社名	肥薩おれんじ鉄道株式会社
2	設立年月日	平成14年10月31日
3	開業日	平成16年3月13日
4	資本金	15億6千万円
5	出資	熊本県（39.8%）、鹿児島県（39.8%） 沿線市町（14.0%）、JR貨物（6.4%）
6	営業区間	八代駅～川内駅 116.9km （熊本側：56.1km、鹿児島側：60.8km）
7	車両数	ディーゼル車両19両 ワンマン運転、最高速度95km/h
8	駅数	28駅（有人駅10、無人駅18）

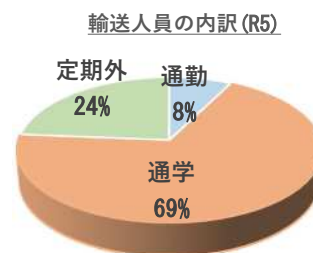
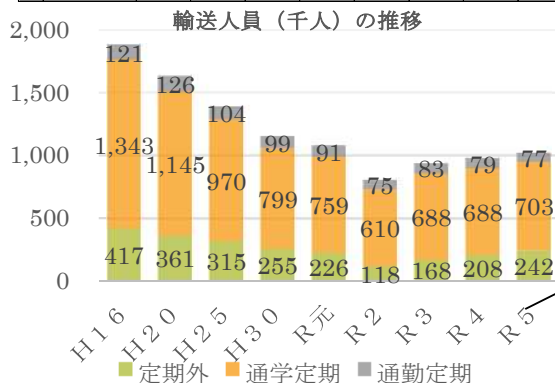


1-2. 肥薩おれんじ鉄道の現状

(1) 利用状況

年間利用者数は、年々減少傾向。令和5年度は約100万人と開業した平成16年度と比較して、約46%減少している。輸送人員の内訳では、定期（通勤・通学）利用者で約76%を占め、地域を支える交通手段として定着している。

年度	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
輸送人員	1,881	1,772	1,688	1,690	1,631	1,563	1,512	1,450	1,367	1,390	1,304	1,243	1,184	1,171	1,153	1,076	804	939	975	1,021
定期外	417	378	358	369	361	342	322	310	294	315	299	309	260	257	255	226	118	168	208	242
通学定期	1,343	1,274	1,209	1,196	1,145	1,104	1,078	1,039	971	970	894	833	822	818	799	759	610	688	688	703
通勤定期	121	119	121	125	126	117	112	102	102	104	111	100	102	95	99	91	75	83	79	77



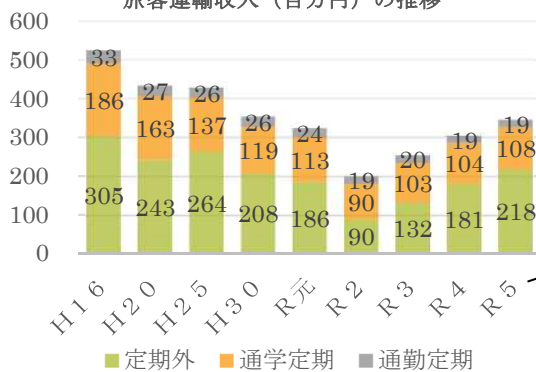
(2) 旅客運輸収入

旅客運輸収入においても、年々減少傾向。令和5年度は約345百万円と定期外収入の増加によりコロナ禍から改善傾向にはあるものの、開業した平成16年度と比較して、約34%減少している。旅客運輸収入の内訳では、定期外収入が約63%を占めている。

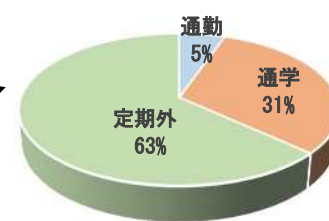
※ 定期（通勤・通学）は、運賃割引を設定しているため、輸送人員に対し、旅客運輸収入が定期外と比較し減少する。

年度	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
旅客運輸収入	524	474	435	445	432	406	392	384	374	427	400	402	380	364	352	323	199	255	304	345
定期外	305	270	240	248	243	224	216	215	211	264	244	250	231	217	208	186	90	132	181	218
通学定期	186	176	166	167	163	158	153	146	140	137	127	125	122	122	119	113	90	103	104	108
通勤定期	33	29	29	30	27	24	24	23	24	26	29	26	26	25	26	24	19	20	19	19

旅客運輸収入（百万円）の推移



旅客運輸収入の内訳(R5)



(3) 経営状況

経営状況については、開業2年目から減価償却前赤字が発生し、令和5年度決算では減価償却前営業損益で約7.8億円の赤字を計上している。

また、平成23年度以降、内部留保金の枯渇により短期借入で運転資金を融通しているが、短期借入金残高は多額に上り、極めて厳しい経営状況が継続している。

年度	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
営業収益	886	826	904	798	961	1,125	903	1,206	1,158	1,466	1,579	1,381	1,306	1,803	1,724	1,613	1,524	1,620	1,536	1,571
線路使用料収入	267	267	267	267	267	267	267	513	531	599	580	631	661	803	990	1,056	923	1,229	1,053	1,017
営業費用	875	880	1,080	913	1,121	1,272	1,236	1,396	1,373	1,746	2,037	1,866	1,724	2,184	2,290	2,202	2,106	2,066	2,396	2,352
減価償却前損益	11	▲54	▲176	▲114	▲159	▲147	▲333	▲190	▲215	▲280	▲458	▲486	▲417	▲382	▲566	▲589	▲582	▲447	▲860	▲781
当期純損益	▲63	▲134	▲203	▲152	▲124	▲61	▲266	159	▲184	▲102	▲213	44	196	107	▲34	▲24	▲117	616	299	▲103



(4) 中期経営計画

肥薩おれんじ鉄道は、中期経営計画（R4～8）を策定し、上部黒字化の達成、人事組織改革、業務効率化などを骨子とし、定期外利用の拡大、修繕計画の見直しと維持管理コストの抑制、旅客サービスの見直しなど6つの重点施策を推進している。

同計画の数値目標としては、令和8年度には成行予測より営業収益254百万円、経常損益216百万円の改善を目指す。

このうち、上部3部門等（鉄道営業、車両運行、おれんじ食堂、総務等管理部門）において、営業収益248百万円、経常損益149百万円の改善による経常損益の黒字化を目指すとしている。

R4～R5は、コロナ禍の影響や運賃改定の見送りなどを要因に、同計画の数値目標の年度毎の達成には至っていない。

年度		営業収益	営業費用	減価償却前損益
令和5年度	決算額	1,570,538	2,351,657	▲781,119
	中期計画	1,609,064	2,262,156	▲653,092
	対中計比	97.61%	103.96%	
令和4年度	決算額	1,535,857	2,395,910	▲860,053
	中期計画	1,621,970	2,371,432	▲749,462
	対中計比	94.69%	101.03%	

【営業目標と実績】

令和5年度	旅客運賃収入 (千円)	運賃収入 A	旅行関連収入 B	売上債権 C	旅客運賃収入 + 雑収入
目標値	404,506 (231,563)	29,928	79,989	58,196	456,627
実績値	345,000 (218,388)	47,595	67,840	48,108	412,427
達成率	85.2% (94.2%)	159.0%	84.9%	82.7%	90.3%

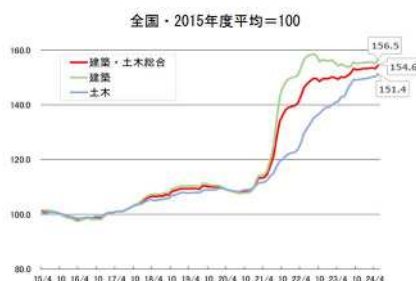
令和4年度	旅客運賃収入 (千円)	運賃収入 A	旅行関連収入 B	売上債権 C	旅客運賃収入 + 雑収入
目標値	357,603 (220,638)	28,931	71,677	53,786	404,425
実績値	304,445 (181,177)	23,905	58,053	34,509	351,894
達成率	85.1% (82.1%)	82.6%	80.1%	64.2%	87.0%

さらには、社会情勢の変化による費用の増や固定資産税の特例措置の期限切れに伴う、令和7年度以降の税負担増など、同計画策定時点に見込まれていない経費の増加が見込まれることから、同計画の数値目標からさらに一層の取組が必要となってくる。

【燃料費】	令和3年度	令和4年度	令和5年度	【固定資産税】	令和5年度	令和6年度	令和7年度
平均単価	78.0円	82.9円	96.2円	税負担	41,643千円	41,643千円	83,286千円
対令和3年度		4.9円	18.2円	税負担影響額			41,643千円
燃料使用量	89.8万L	96.4万L	98.8万L	※ 今後の資産の保有状況・課税額に変動がない場合			
燃料単価増加影響額		4,724千円	17,982千円				

令和5年度の燃料費は、令和3年度の燃料単価との比較で約1.8百万円の増加、令和6年度以降は、国の燃料費支援の動向等により、さらに上昇する可能性がある。

令和5年度の固定資産税は、特例措置に伴い1/2に減額されているが、特例期間が20年となっていることから、令和7年度以降は倍増する。



出展：一般社団法人 経済調査会（建設資材価格指数）

	当月指数	前月比	前年同期比
建築・土木総合	154.6	+1.4	+4.3
建築	156.5	+1.4	+1.6
土木	151.4	+1.2	+8.5

※ 2024年5月調査時点

経済調査会が調査している、建設資材価格指数を見ると、令和3年度以降、建設資材の価格は急激に高騰しており、今後とも販売側のコスト転嫁は続くともみられており、引き続き高推移の公算が大きいとされている。

1-3. 貨物輸送の現状

(1) 貨物輸送量，線路使用料収入の推移

貨物輸送量は，平成16年度の鹿児島発着で530千トン进行ピークに年々減少しており，令和5年度には鹿児島発着合計で340千トンと約36%減少している。

貨物輸送に伴う線路使用料収入は，平成23年度に国の貨物調整金制度の見直し（列車キロにより按分していた経費を車両キロにより按分など）により前年度比で約92%増の513百万円に増加しており，肥薩おれんじ鉄道の経営の一助となっている。

一方，その後も線路使用料収入が増加し続けており，令和5年度は約10億円の収入となっているが，これは，線路修繕費等の費用増加によるものであり，貨物輸送量の増加などによる収入増によるものではないため，肥薩おれんじ鉄道の純粋な利益にすべてがつながるものとはなっていない。

トラックドライバーの不足等に伴うモーダルシフトの進展等を踏まえた貨物輸送量の増加に向けた荷主等へのアプローチ方法など関係者での取組の検討を行いながら，線路使用料の増加につなげ，同鉄道の経営の一助としていくことが必要である。

年度	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
鹿児島県内 発	266	235	239	237	232	221	241	269	265	275	276	264	250	259	200	211	163	188	198	181
鹿児島県内 着	264	258	254	266	241	192	187	199	192	202	209	213	202	208	158	194	152	162	168	159
合計	530	493	493	503	473	413	428	468	457	477	485	477	452	467	358	405	315	350	366	340
線路使用料収入	267	267	267	267	267	267	267	513	513	599	580	631	661	803	990	1,056	923	1,228	1,053	1,017

※ 鹿児島県内：鹿児島貨物ターミナル，川内，都城ORS(オフレールステーション)



(2) 鹿児島県発着の主な輸送貨物

- ① 県内発：紙類，焼酎，ばれいしょ，炭化ケイ素，飲料水など
- ② 県内着：雑誌，飲料水，一般雑貨，野菜類など

鹿児島貨物ターミナル駅発着の3往復/日が同鉄道を經由

※このほか2往復の臨時便あり (H31. 3～)

【上り】名古屋，大阪，北九州貨物ターミナル それぞれ1本

【下り】東京，北九州，福岡貨物ターミナル それぞれ1本

1-4. 沿線地域の概況

(1) 沿線人口の推移

沿線市町の人口は、2000年（平成17年）以降、すべての市町において減少しており、2025年（令和7年）以降も減少が続いていくと推計されている。

年齢別の増減は、老年人口は増加する一方、年少・生産年齢人口が減少している。

おれんじ鉄道が開業した後の平成17年度と令和2年の増減比較では、特に通学利用を行っていると考えられる15歳～19歳の減少率（約27%減）が高くなっている。

年度	2000	2005	2010	2015	2,020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2020/2005
沿線人口	390,110	377,619	361,986	346,249	330,226	311,137	292,521	274,274	256,747	239,454	222,481	87.4%
八代市	140,655	136,886	132,266	127,472	123,067	117,245	111,165	105,018	98,891	92,810	86,864	89.9%
水俣市	31,147	29,120	26,978	25,411	23,557	21,298	19,372	17,526	15,812	14,207	12,700	80.9%
芦北町	22,373	20,840	19,316	17,661	15,681	13,551	11,994	10,555	9,235	8,012	6,880	75.2%
津奈木町	5,741	5,424	5,062	4,673	4,254	3,879	3,498	3,138	2,804	2,487	2,177	78.4%
阿久根市	26,270	25,072	23,154	21,198	19,270	17,187	15,417	13,801	12,312	10,895	9,559	76.9%
出水市	58,460	57,907	55,621	53,758	51,994	49,555	46,868	44,149	41,587	38,959	36,313	89.8%
薩摩川内市	105,464	102,370	99,589	96,076	92,403	88,422	84,207	80,087	76,106	72,084	67,988	90.3%
年齢別人口	390,110	377,619	361,986	346,249	330,226	311,137	292,521	274,274	256,747	239,454	222,481	87.4%
15歳未満	60,869	53,787	47,897	44,691	41,104	36,468	31,696	28,687	26,737	25,152	23,378	76.4%
15歳～19歳	23,014	20,094	17,719	16,024	14,601	13,483	13,064	11,034	9,592	8,776	8,283	72.7%
20歳～64歳	211,420	201,378	189,437	173,254	158,194	145,084	134,815	126,039	115,238	104,875	95,105	78.6%
65歳以上	94,699	102,004	105,138	111,243	116,327	116,102	112,946	108,514	105,180	100,651	95,715	114.0%
年齢不詳	108	356	1,795	1,037								0.0%

沿線人口及び年齢別の推移(単位:人)



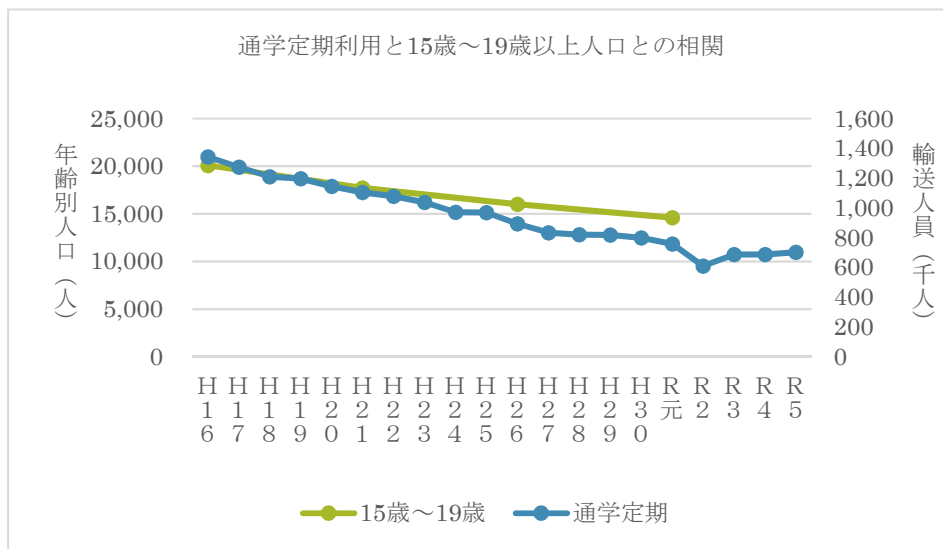
資料：2000年～2020年は国勢調査、2025～2050年は国立社会保障・人口問題研究所の推計

(2) おれんじ鉄道の利用と年齢別人口の相関関係

【通学定期】

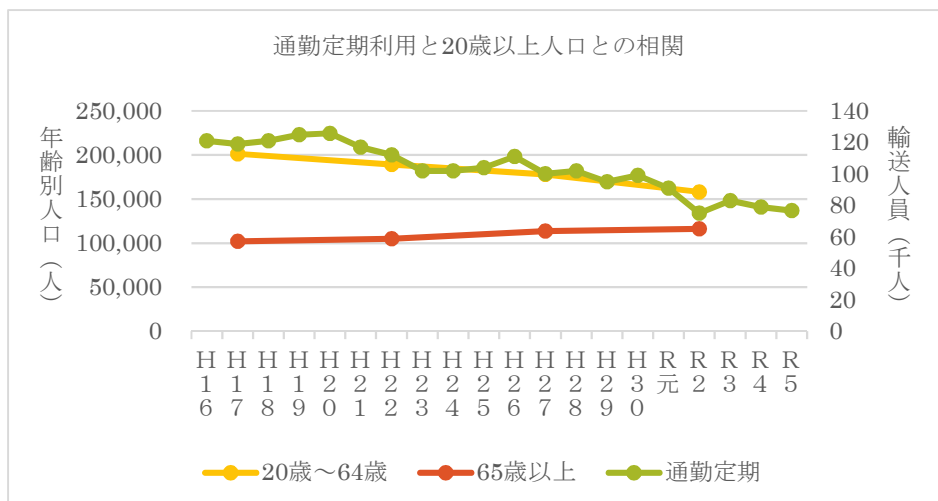
通学定期の利用状況と高等学校へ通学すると考えられる15歳～19歳の人口との関係を見てみると、相関は見取れるものの、徐々にではあるが利用状況との差が出始めている。

親の送迎、他の交通機関での通学や距離などの要因もあると考えられるが、更なる分析を行い、高等学校へのアプローチや利便性向上などにより、同鉄道を通学の選択肢として認識してもらい、利用者の維持・増加を図ることが必要である。



【通勤定期】

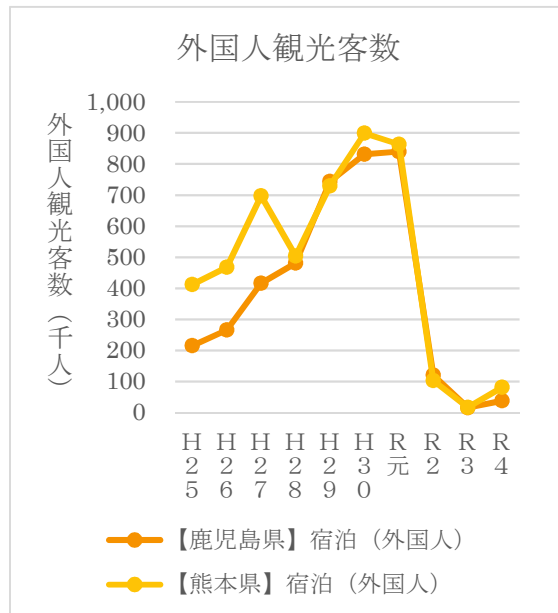
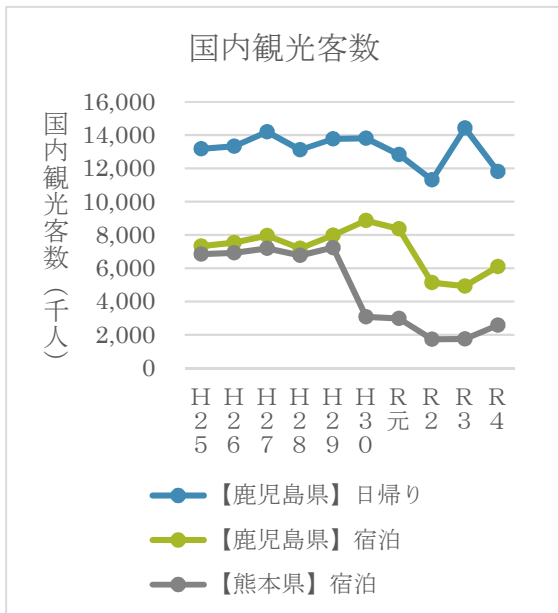
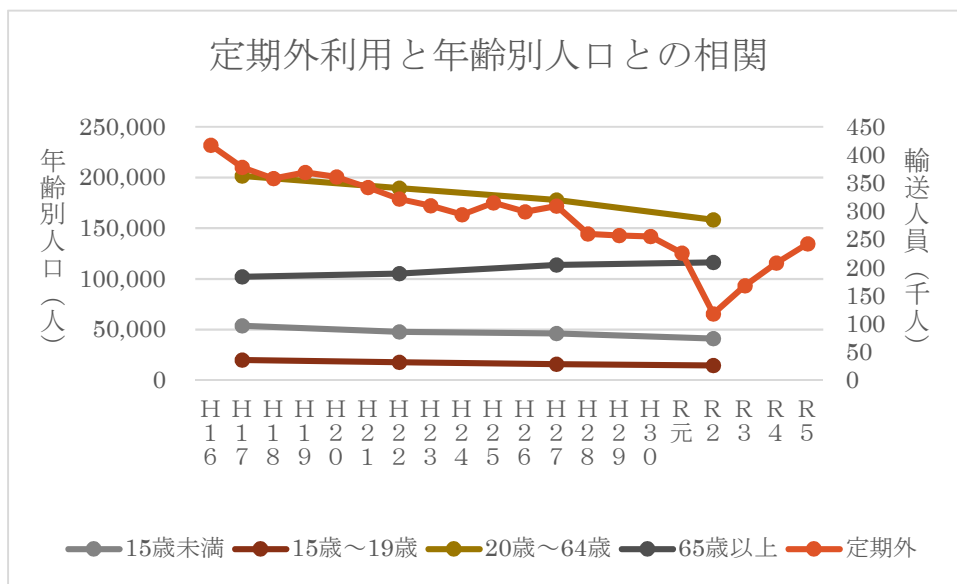
通勤定期の利用状況と20歳以上の人口との関係を見てみると、専ら生産年齢人口である20歳～64歳の相関は見取れるが、老年人口である65歳以上は通勤がない方が多く相関関係は見られない。自動車等による通勤が多いものと考えられるが、マイカー転換によって利用者の減少から脱却し、人口総数の多い通勤層の取り込みの検討が必要である。



【定期外】

定期外利用と年齢別の人口との関係を見てみると、20歳～64歳では若干の相関は見取れるが、その他の年齢別では相関は見られない。定期外利用については、買い物、通院などの住民利用も若干はあるものの、地域のイベントや観光客等による利用が主要因と考えられ、相関関係の判断は一概にはできない。

住民利用の維持・増加を図りつつ、コロナ禍において顕著に減少した国内外を含めた観光需要も、直行便の再開等に伴い回復傾向にあることから、これらを取り込む取組がさらに重要となってくると考えられる。



※ 熊本県の日帰り客数は H29 以降公表なし

これらの現状を考慮すると、おれんじ鉄道の利用者の増加に向けては、鉄道・駅のみならず、沿線市町の魅力を高め、住民や観光客の利便性の向上、住民が住みやすく、観光客が訪れたいくなる「まちや地域づくり」の観点を取り入れていくことが重要である。

(3) 沿線高等学校等の生徒数

沿線の高等学校数は令和5年度で18校となっており、おれんじ鉄道が開業した平成16年度と比較すると、少子化の影響もあり、高等学校の再編がなされている。

また、生徒数は、令和5年5月時点で約8千人となっており、おれんじ鉄道開業時点の平成16年度（約13.7千人）と比較すると約40%減少しており、着実に人口減少の影響を受けている。

	H16	R5		H16	R5		
鹿児島県			熊本県				
公立 (7)	鶴翔高校	0	213	八代高校	971	701	
	野田女子高校	583	170	八代東高校	676	250	
	出水高校	700	292	八代工業高校	863	629	
	出水工業高校	527	225	八代農業高校	557	182	
	出水商業高校	467	420	氷川高校	375	皆減	
	阿久根高校	310	皆減	八代南高校	598	皆減	
	阿久根農業高校	286	皆減	八代清流高校 (H24.4~)		429	
	川内高校	1,022	768	水俣高校	785	皆減	
	川内商工高校	1,069	790	水俣工業高校	251	皆減	
私立 (2)	出水中央高校	919	641	水俣高校 (H24.4~)		420	
	れいめい高校	584	489	芦北高校	426	189	
計		6,487	4,008	私立 (2)	八代白百合学園	258	365
対H16比		-	62.0%	秀岳館	1,438	819	
				計		7,198	3,984
鹿児島・熊本合計		13,685	7,992	対H16比		-	58.3%
対H16比		-	58.5%				

1-5. 利用実態（肥薩おれんじ鉄道沿線住民への質問票調査^(注1)の分析)

(注1)鹿児島大学法文学部馬場研究室と肥薩おれんじ鉄道、鹿児島県での共同研究「肥薩おれんじ鉄道の経済的価値および社会的価値に関する定量的研究」、R5.2~R6.3、代表：馬場武（鹿児島大学法文学部）

(1) 調査の目的・方法

本調査は、肥薩おれんじ鉄道沿線7市町の地域住民の認識する肥薩おれんじ鉄道の経済的価値及び社会的価値を把握し、肥薩おれんじ鉄道が行う各種施策(サービス)への反映や自治体が行う各種施策の検討などを行うことを目的として実施した。

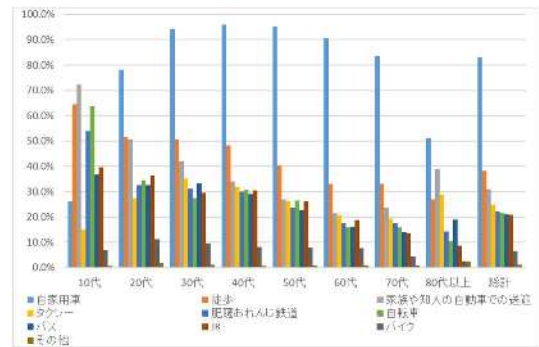
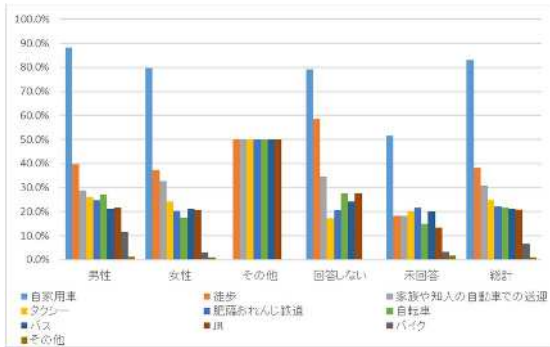
肥薩おれんじ鉄道沿線7市町それぞれの住民基本台帳ネットワークシステムによって無作為抽出された15歳以上の地域住民12,500人に質問紙票を郵送し、回答者が調査票に直接記入して返送する方法で実施。(有効回答数：4,756)

(2) 調査内容

- ①日常の移動、②肥薩おれんじ鉄道の利用状況、
- ③肥薩おれんじ鉄道の生活への影響、④肥薩おれんじ鉄道の認識、
- ⑤肥薩おれんじ鉄道の維持、
- ⑥肥薩おれんじ鉄道から連想するイメージ など

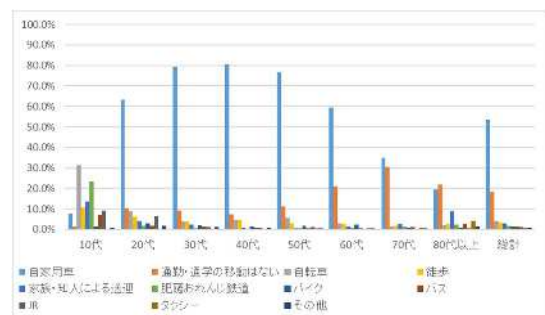
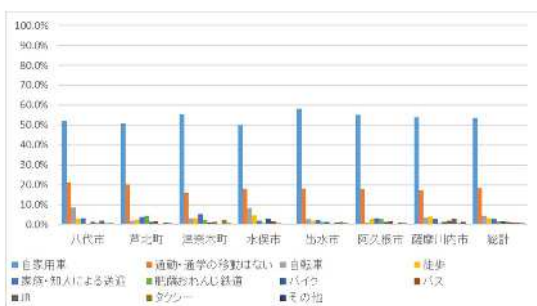
(3) 沿線住民の日常移動に関する状況

沿線住民が日常の移動で利用可能な移動手段（複数回答）は、自家用車（83%）で、続く徒歩や家族や知人の自動車での送迎は30%ほどで大きな開きがある。肥薩おれんじ鉄道は22.2%、バスやJRなどの公共交通も約20%であり、日常で利用可能な移動手段として公共交通機関を選択している住民はそう多くはない。

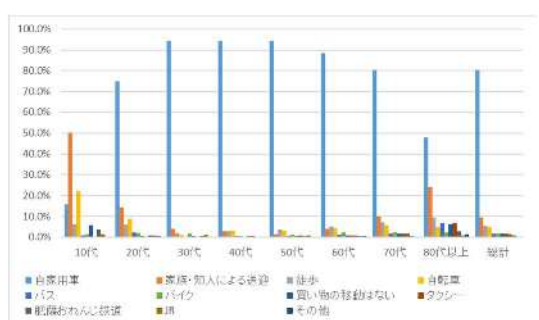
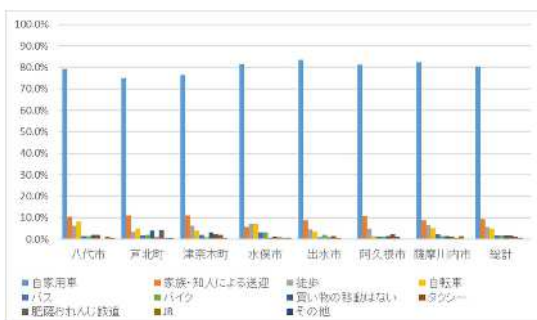


通勤・通学において利用頻度の多い移動手段は、自家用車（53.6%）で、その他は、極端に低く、肥薩おれんじ鉄道については、1.8%，その他の公共交通機関も1%台であり、通勤・通学時の主要な移動手段は自家用車となっている。

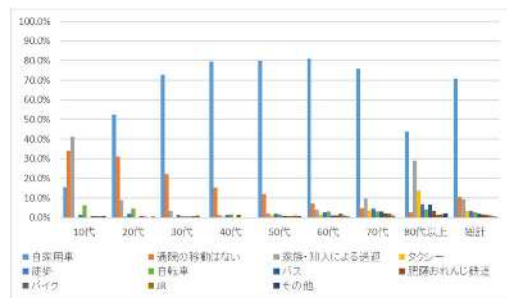
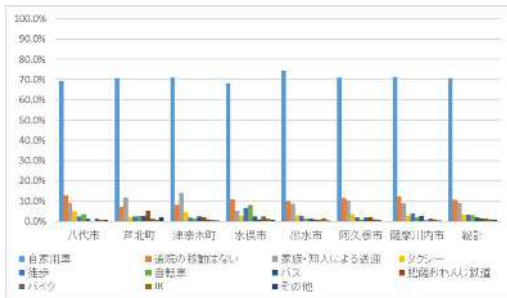
ただし、年代別に見てみると、自家用車は30代40代をピークとした山なりとなり、若年層と高齢者層ではその比率は低く、特に10代においては、自転車の31.2%に続き、肥薩おれんじ鉄道が23.4%であり、同鉄道は10代の若年層の重要な移動手段となっていることが分かる。



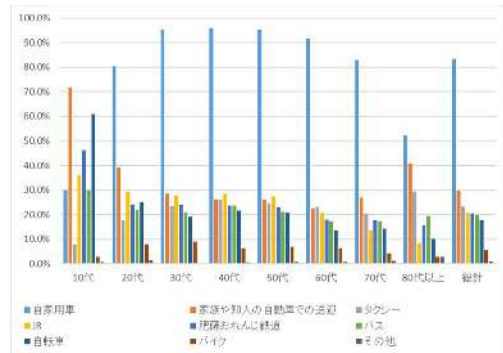
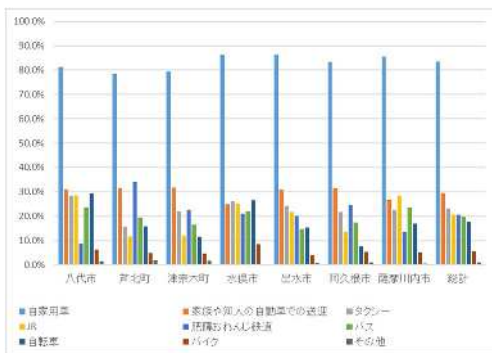
買い物において利用頻度の多い移動手段は、自家用車（80.4%）で、その他は、総じて1桁台で、買い物では、ほとんどの住民が自家用車を利用することが分かる。肥薩おれんじ鉄道を利用する頻度は1.2%で、同鉄道は移動手段として選択されにくい。



通院において利用頻度の多い移動手段は、自家用車（70.8%）で、その他は、総じて1桁台となり、通院では、ほとんどの住民が自家用車を利用することが分かる。肥薩おれんじ鉄道を利用する頻度は1.6%で、同鉄道を通院で利用する頻度も少ない。

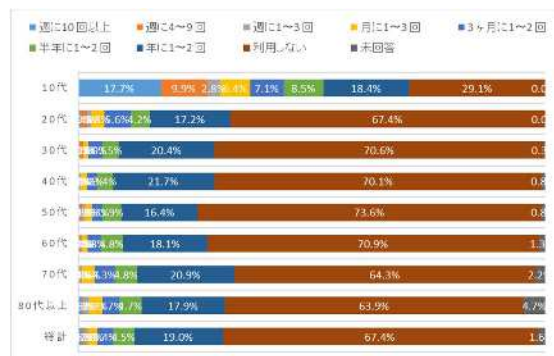
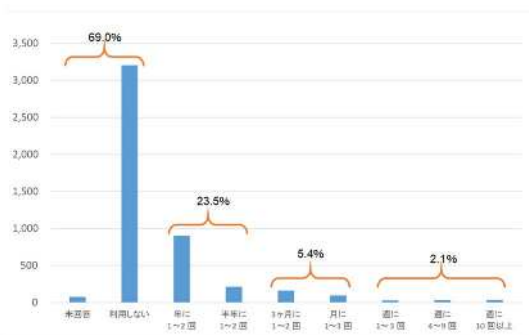


沿線住民が日常の生活で必要と考える移動手段は、自家用車（83.4%）で、そのほか、家族や知人の自動車での送迎(29.6%)、JR（20.7%）、肥薩おれんじ鉄道（20.5%）、バス（19.7%）と公共交通機関が続いており、沿線住民にとって、自家用車が不可欠な移動手段となっている一方で、約2割の沿線住民が同鉄道をはじめとする公共交通機関を日常に利用に必要と認識している。



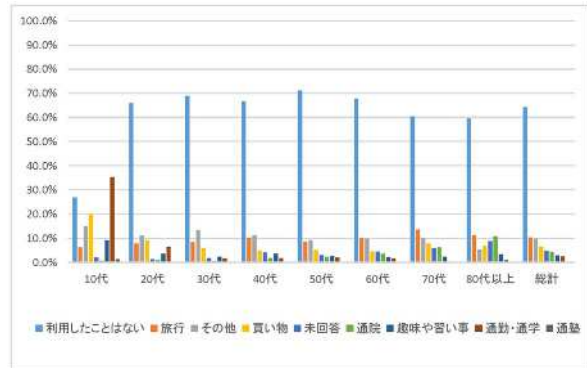
(4) 沿線住民の肥薩おれんじ鉄道の利用頻度と利用目的

沿線住民の同鉄道の利用の状況は、過去1年間で69%が利用していない。一方で日常利用層と考えられる週1回以上利用する住民は2.1%にとどまる。また、年に数回利用するライトユーザー層は23.5%、3ヶ月に1回以上かつ月に2回以下利用するミドルユーザー層は5.4%となっている。



同鉄道を週1回以上利用する住民は、通勤・通学、買い物や通院が多く、日常的な移動手段としており、ライトユーザー層では旅行やその他が多く、非日常的な利用が中心となっている。その他の利用目的では、イベントや家族の用事、仕事の会議や飲み会などが多い。

肥薩おれんじ鉄道の利用頻度 (単一回答)	肥薩おれんじ鉄道の利用目的 (複数回答・%は利用頻度に対する比率)						
	旅行	その他	買い物	通院	趣味や 習い事	通勤・ 通学	通塾
常に	2	3	12	3	3	31	1
10日以上	0.8%	5.4%	8.1%	32.4%	8.1%	83.8%	2.7%
週に	34	2	9	6	1	24	1
4~9回	0.7%	5.9%	5.9%	26.5%	17.6%	2.9%	70.6%
週に	29	4	5	10	11	8	7
1~3回	0.6%	13.8%	17.2%	34.5%	37.9%	27.6%	24.1%
月に	96	24	20	35	36	12	7
1~3回	2.0%	25.0%	20.8%	36.5%	37.5%	12.5%	7.3%
3ヶ月に	161	50	52	36	47	19	5
1~2回	3.4%	31.1%	32.3%	22.4%	29.2%	11.8%	3.1%
半年に	213	85	74	61	23	26	15
1~2回	4.5%	39.9%	34.7%	28.6%	10.8%	12.2%	7.0%
年に	504	332	313	151	82	70	34
1~2回	19.0%	36.7%	34.6%	16.7%	9.1%	7.7%	3.8%
利用しない	3,204	-	-	-	-	-	-
未回答	78	-	-	-	-	-	-
総計	4,756	499	469	314	208	139	123
	100.0%	10.5%	9.9%	6.6%	4.4%	2.9%	2.6%



(5) 肥薩おれんじ鉄道の沿線住民の社会生活への影響

同鉄道がなくなった場合に「減る」と思うものとしては、「地域の若者が教育機関へ通う手段の選択肢」(41.5%)、旅行の機会(31.3%)、そのほか中心地周辺に行く機会や地域の催し物など、非日常体験の機会の減少と認識し、地域の若者から教育機関への移動手段を奪い、文化的に豊かな社会生活の維持に負の影響があると認識している。

また、「増える」と思うものとしては、「地域産業の衰退の可能性」、「身近な交通手段がなくなることへの不安」などの増加を懸念しており、同鉄道が地域の社会経済の基盤を担っていると認識しているほか、自分や家族の労力や時間的コストの増加で、個人の社会生活にも負の影響があると認識している。

市町村名	八代市	芦北町	津奈木町	水俣市	出水市	阿久根市	葦原町	総計
No.1 地域の若者が教育機関へ通う手段の選択肢	202	245	146	359	335	442	246	1,975
	30.2%	40.6%	42.8%	45.0%	45.1%	48.1%	36.0%	41.5%
No.2 旅行の機会	278	181	94	242	199	276	220	1,490
	41.6%	30.0%	27.6%	30.7%	26.8%	30.0%	31.7%	31.3%
No.3 中心地周辺に行く機会	59	164	76	140	108	216	102	865
	8.8%	27.2%	22.3%	17.7%	14.5%	23.5%	14.7%	18.2%
No.4 地域の催し物が開かれる機会	91	60	49	113	130	170	96	709
	13.6%	10.0%	14.4%	14.3%	17.5%	18.5%	13.9%	14.9%
No.5 地域の人の交流の機会	83	94	56	113	102	143	67	658
	12.4%	15.6%	16.4%	14.3%	13.7%	15.6%	9.7%	13.8%
No.6 地域の催し物に行く機会	86	61	36	111	115	117	82	608
	12.9%	10.1%	10.6%	14.1%	15.5%	12.7%	11.8%	12.8%
No.7 通院の機会	26	106	48	54	69	86	38	427
	3.9%	17.6%	14.1%	6.8%	9.3%	9.4%	5.5%	9.0%
No.8 地域の商業的な活動	45	45	32	69	62	93	63	409
	6.7%	7.5%	9.4%	8.7%	8.3%	10.1%	9.1%	8.6%
No.9 日常的な買い物の機会	35	72	37	45	35	61	48	333
	5.2%	11.9%	10.9%	5.7%	4.7%	6.6%	6.9%	7.0%
No.10 地域内の人との交流の機会	43	38	31	42	53	70	31	308
	6.4%	6.3%	9.1%	5.3%	7.1%	7.6%	4.5%	6.5%
No.11 趣味やお稽古を楽しむ機会	18	37	19	35	34	49	31	223
	2.7%	6.1%	5.6%	4.4%	4.6%	5.3%	4.6%	4.7%

市町村名	八代市	芦北町	津奈木町	水俣市	出水市	阿久根市	葦原町	総計
M.1 地域産業の衰退の可能性	243	211	122	263	297	377	267	1,880
	36.4%	35.0%	35.3%	46.0%	40.0%	41.0%	38.5%	39.5%
M.2 身近な交通手段がなくなることへの不安	151	301	143	319	253	300	167	1,683
	22.6%	49.3%	41.9%	40.3%	34.1%	38.1%	24.1%	35.4%
M.3 駅周辺の利便性がなくなるリスク	156	168	103	266	253	347	165	1,482
	23.7%	27.9%	30.2%	34.0%	34.1%	37.8%	26.7%	31.2%
M.4 自分で車を運転する機会	103	169	80	208	192	289	185	1,286
	22.9%	28.0%	26.4%	26.4%	25.8%	31.4%	26.7%	27.0%
M.5 家族に送迎を頼む機会	105	158	84	165	167	252	120	1,081
	15.7%	32.8%	24.6%	20.9%	22.5%	27.4%	17.3%	22.9%
M.6 将来の生活への不安	60	181	85	140	119	183	62	826
	7.5%	30.0%	24.9%	17.7%	16.0%	19.9%	6.9%	17.2%
M.7 家族を送迎する機会	66	126	67	143	109	203	54	868
	9.9%	20.9%	19.6%	18.1%	14.7%	22.1%	13.6%	17.0%
M.8 交通渋滞の懸念	131	80	52	124	100	117	135	739
	19.6%	13.3%	15.2%	15.7%	13.5%	12.7%	19.5%	15.3%
M.9 環境への負荷	102	80	57	123	109	126	85	698
	15.3%	13.3%	16.7%	15.3%	13.9%	13.9%	13.7%	14.4%
M.10 家族の移動手段がなくなることへの懸念	40	112	56	132	109	164	69	682
	6.0%	18.6%	19.4%	16.7%	14.7%	17.6%	8.5%	14.3%
M.11 駅計に占める交通費の割合	32	65	34	73	54	101	57	416
	4.8%	10.0%	10.0%	9.3%	7.3%	11.0%	0.2%	9.7%

第2章 これまでの取組状況と課題

2-1. 定期外利用の拡大

(1) おれんじ食堂の取組状況

おれんじ食堂は、新八代～川内間を運行区間とし、沿線の旬の食材を使った料理を楽しめる観光列車として、平成25年3月から運行を開始している。

これまでの同列車の収益は、平成25年度～27年度までは約1千万円程度の利益を生じていたが、平成28年度以降は、熊本地震の影響や新型コロナの影響等に伴い、常に損失が生じている状況であり、令和4年度では、新型コロナ対策として座席数を半減させていることなども要因となり、約28百万円の損失、令和5年度では、5月に新型コロナの5類への移行により座席数を従来どおりの43席に戻すことやインバウンドの回復などを要因とし、若干回復するものの、約9百万円の損失が生じている。

(単位：日、千円(税抜き))

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
運行日数	210	191	130	158	149	165	170	109	108	165	152
チャーター数	52	46	94	59	56	50	35	5	15	6	21
収入A	157,540	182,553	177,137	113,022	109,030	113,642	97,281	21,713	37,332	70,700	85,243
うち 運賃	57,690	46,248	49,601	33,265	34,070	35,649	25,843	6,161	8,597	15,526	19,767
うち 飲料	99,850	136,305	125,503	79,757	74,960	77,993	71,438	15,552	27,376	53,947	65,157
うち 補助金・補助金等	0	0	2,033	0	0	0	0	0	1,359	1,227	319
支出B	143,801	171,662	166,649	125,078	124,261	125,918	134,438	44,219	50,942	98,342	93,916
うち 仕入原価	74,771	102,730	88,850	56,525	54,080	57,002	46,141	11,394	14,533	30,143	42,417
うち 運行経費等	69,030	68,932	77,799	68,553	70,181	68,916	88,297	32,825	36,409	68,199	51,499
損益(A-B)C	13,739	10,891	10,488	△12,056	△15,231	△12,276	△37,157	△22,506	△13,610	△27,642	△8,673

区分	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
韓国	0	0	31	21	1	0	0	1	2
台湾	139	392	504	492	500	0	0	83	277
香港	210	40	56	72	52	0	0	22	44
中国	0	0	11	34	8	0	0	0	17
その他	0	58	39	128	51	0	0	2	39
合計	349	490	641	747	612	0	0	108	379

このような状況を踏まえ、令和5年度に損益分岐点の分析を行い、令和6年3月から、限界利益が低く収支改善の見込めない1便（モーニング）を廃止し、高単価プラン（料金改定：22千円→25千円、15千円→18千円）にシフトさせるとともに、個人旅行向けにweb広告・SNS活用、団体旅行向けに旅行代理店等への営業の強化などの見直しを実施したところである。

このほか、観光列車おれんじ食堂の企画商品として、「おれんじ食堂×八代不知火蔵」、「ラグジュアリープラン」なども販売し、収益改善に取り組んでいる。

○おれんじ食堂の課題

上記の見直しを行ったものの、現在のところ損益分岐（概ね5割の乗車率）には届いてない。利用人数の増加に向けては、知ってもらう機会の創出、メディア露出などの話題性、いわゆる認知度の向上が必須であり、現在の営業強化も継続しつつ、アプ

ローチや広報の方法をさらに検討していく必要がある。

例えば、銚子電気鉄道との事業連携協定を生かし、銚子電気鉄道の車両内を期間限定でジャックし、おれんじ鉄道、食堂、カフェの広報を集中的に行い、認知度を高めること。

また、えちごトキめきリゾート雪月花がJR只見線に乗り入れるツアーとして、日本旅行が旅行商品造成（1人8万円、定員35名）を行い、すぐに完売するなど、話題性のある取り組みを行っており、おれんじ食堂でも鹿児島県の指宿枕崎線への乗り入れなど、同様の取り組みを検討するなど話題性の創出や、沿線の食材にこだわらず、熊本、鹿児島両県全域の食材提供などの仕掛けを検討してはどうか。（おれんじを知る機会、メディア等への話題性を創出し、認知度向上を図る。）

【参考データ情報】

①おれんじ食堂乗客数（国内）【出発地・県別】 (単位：人)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
九州	4,898	3,115	4,165	3,505	1,214	1,541	2,337	2,938
中国	689	636	544	523	48	80	123	262
四国	32	40	58	38	9	6	22	24
近畿	911	1,131	696	563	307	381	675	819
中部	182	841	833	469	68	93	158	366
北陸	36	39	28	30	7	7	26	32
関東	838	998	1,241	1,070	350	557	971	961
東北	39	55	284	82	1	16	12	39
北海道	20	26	76	14	8	16	29	80

・主な利用者の出発地は、九州・近畿（関西）・関東。3エリアの割合が80%以上。
 ・2019年以降、九州割合に対して、関東・関西シェアが増加傾向。
 ・2023年、関西エリアが15%。

②おれんじ食堂乗客数【出発地・国籍】 (単位：人)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
台湾	401	504	492	500	0	0	83	277
香港	81	56	72	52	2	0	22	44
韓国	67	31	21	1	0	0	1	2
中国	5	11	34	8	0	0	0	17
東南アジア	0	7	124	29	0	0	2	22
北米	0	5	4	9	0	0	0	16
欧州	2	2	0	13	0	0	0	1
他・不明	170	11	0	0	179	74	70	40

・おれんじ食堂に関して、インバウンドの主な利用は2016年から、変わらず台湾。
 ・要因として、台湾は団体利用がある。香港・韓国については個人旅行のみの数字。
 ・2023も台湾の回復傾向も顕著。
 ・SNSを通じた認知により、web予約による海外個人客も目立つ。（2023中国や北米）

③おれんじ食堂乗客数【旅行代理店からの申し込み】 (単位：人)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
AGT計	4,171	3,983	3,667	2,440	472	607	1,328	1,511

④おれんじ食堂乗客数【個人直接予約（電話/web）】 (単位：人)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
電話	3,710	2,933	4,369	3,945	745	727	1,121	1,558
WEB					843	1,437	2,009	2,558
合計	3,710	2,933	4,369	3,945	1,588	2,164	3,130	4,116

・旅行代理店経由の利用は、2016年をピークに減少傾向。
 ・2023年度は、一部旅行代理店で利用増加。
 ・2023年度、直接予約数は2019年度の104.3%、2018年度比94.2%。
 ・旅行代理店と個人予約の割合は、2016年度は旅行代理店が過半数だったが、2023年度は、個人予約数が73%。
 ・2020年度にホームページのweb予約を導入。2023年度は、直接予約の6割以上がweb予約。
 ・2024年度旅行代理店団体予約の回復傾向が目立つ。割合変動が予想される。
 個人予約へのアプローチと、底上げの旅行代理店セールスの両面必要。

⑤おれんじ食堂乗客数【プラン（便）別】 (単位：人)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1便	848	689	470	568	188	274	459	770
2便	3,691	3,815	4,521	3,958	1,085	1,357	2,030	2,862
3便	1,258	1,134	2,054	1,211	793	960	1,800	1,907
4便	77		1,627	1,169			85	
3便(A) ※分割	1,499	1,239					95	
3便(B) ※分割	998	650						
イレギュラー（企画等）								242
合計	8,371	7,527	8,672	6,906	2,066	2,771	4,531	5,921

※単価参考
 1便… 2016～2017 9,500円（ブレックファースト）ホテル朝食イメージの料理
 2018～2023 4,000円（モーニング）パン、コーヒー中心の軽食
 2便… 2016～2020 21,000円（スペシャルランチ）高単価メイン商品
 2021 18,000円
 2022～2023 22,000円
 2024 25,000円に設定し販売開始
 3便… 軽食6,500～9,000円/昼食10,000～13,000円
 1便と2便の中間単価の設定商品 2020年以降夕日の時刻に合わせたダイヤ設定
 2024 単価18,000円に設定し販売開始

⑥おれんじ食堂乗客数【リピーター率】			
(単位：人)			
	2021	2022	2023
1便	66	79	194
リピーター率	24%	17%	25%
2便	157	169	265
リピーター率	12%	8%	9%
3便	154	224	291
リピーター率	16%	12%	15%
リピーター合計	377	472	750
	14%	10%	13%

・リピーター率が10%超で定着。既存客へのアプローチを増やすことによるリピート率向上は伸びしろがあると想定される。
・客単価の高い商品でもリピート率が一定数維持されている。 ※他社商品との比較を検討
・企画商品のリピーター乗車率が高い。内容変更時の期待を感じて乗車につながっている。

(2) おれんじカフェ・列車レンタルの取組状況

おれんじカフェは、川内～八代間を運行区間とし、平成 25 年 8 月から運行を開始している。また、国内団体やインバウンドなど自由に利用できる列車のレンタルもあわせて行っているところである。

これまでのこれらの取組の収益は、数十万円～百万円程度とそれほど大きな収益を上げている状況ではないが経営の一助となっている。

新型コロナの影響により令和 2 年度は約百万円、令和 4 年度は約 3 百万円の損失を出したものの、令和 5 年度には児童生徒向けの鉄道学校やインバウンド利用の回復に伴い約 3 百万円の収益となっている。

おれんじカフェ・列車レンタル利用状況

(単位：日、千円(税抜き))

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
催行数	129	96	245	100	119	104	75	23	42	54	94
収入A	6,540	8,782	23,807	9,949	11,161	9,705	7,615	1,795	3,244	3,991	9,325
うち 運賃	3,816	4,904	12,849	5,356	4,513	4,063	3,012	1,055	2,109	2,136	3,855
うち 飲料	2,724	3,878	10,958	4,593	6,648	5,637	4,603	740	1,135	1,855	5,470
支出B	6,310	7,954	22,022	9,158	10,655	10,354	8,925	2,813	2,961	7,449	6,694
うち 仕入原価	3,800	3,076	9,998	3,933	3,531	3,425	2,187	364	119	593	2,341
うち 運行経費等	2,510	4,878	12,024	5,225	7,124	8,297	6,738	2,449	2,842	6,856	4,353
損益 (A - B) C	230	828	1,785	791	506	△ 649	△ 1,310	△ 1,018	283	△ 3,458	2,631

【インバウンド実績】									
区分	H27	H28	H29	H30	R1	R2~3	R4	R5	
韓国	1,097	635	906	547	61	0	0	109	
台湾	1,001	984	137	566	231	0	18	751	
香港	3,993	343	317	30	0	0	0	23	
中国	42	41	30	24	18	0	0	16	
その他	0	0	18	0	24	0	27	39	
合計	6,133	2,003	1,408	1,167	334	0	45	938	

これらの取組は、令和 6 年度から料金を改定（2 時間：6 万円／両→10 万円／両）を行ったところであり、令和 5 年度の利用者のうちインバウンドが約 3 割となっているなどさらなるシェア拡大が期待できることから、一層のインバウンド需要の獲得で増収を図るため、台湾のみならず、直行便が再開されている海外へのアプローチや広報の方法をさらに検討する必要がある。

また、熊本、鹿児島両県の利用促進協議会において、列車レンタルの助成を実施しており、教育委員会とも連携した児童生徒向けの鉄道学校などの学校関係等への事例紹介による声かけなど、国内における利用者のさらなる取り込みに向けた利用促進にも取り組んでいくことが必要である。

(3) 企画切符の販売促進

おれんじ鉄道の定期外利用の増加に向け、独自の企画切符を販売し、増収を図っているところであり、令和2年度は新型コロナの影響に伴い、約1千万円の収入であったが、それ以外の年度については、概ね2千万程度の収入となっており、通常運行に対しての利用人数増加に寄与するため、相応の効果はあるものと考えられる。

(単位：千円、税込)

年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度
2021年度以前 各種企画切符(1日フリー乗車券・わくわく切符・ウィークデーシニア)	25,151	8,510	25,865		
おれんじ1日フリー切符				13,572	16,307
おれんじ18フリーきっぷ	1,308	1,015	191	4,561	5,759
唐浜駅停車場開業70周年記念乗券セット			211	86	5
2月22日曜の日記念台紙付ききっぷ			142	177	
令和4年度100周年記念乗券(西方～川内駅間100周年・嘉摩高城駅70周年・月久根～西方駅間100周年・野田野～阿久根駅間100周年・野田野駅入場乗券)				1,152	474
おれんじ食堂10周年記念乗券セット				139	419
八代～日奈久温泉駅間開業100周年・肥後高田駅開業90周年記念乗券セット					491
野田野駅～米ノ津駅間開業100周年記念乗券セット					373
肥後おれんじ鉄道開業20周年記念乗券(1日フリー切符乗券)					311
合計	26,459	9,525	26,409	19,687	24,139

今後は、この企画切符の販売によるリピーター、新規利用者の獲得に向けたアプローチや広報の方法をさらに検討していく必要がある。

(4) そのほかの取組

旅行需要の回復に伴う旅行事業や公式キャラクター「ディーゼルガールズ」、ラッピング列車による企画イベントの開催など保有する資源を最大限活用した展開を図っている。

また、熊本、鹿児島両県においても、以下のように様々な利用促進に向けた支援を講じるなど関係者が一体となり、おれんじ鉄道の持続的な運行に取り組んでいる。

熊本県肥後おれんじ鉄道沿線活性化協議会(これまでの利用促進策)

事業名	事業概要	H30	R1	R2	R3	R4	R5
夏休み限定企画切符の販売	夏休みの家族連れをターゲットにした企画を実施し、在来線の利用を促進する。	1日フリー乗車券の割引 大人2880円⇒1500円 小人1440円⇒500円				おれんじ食堂ファミリープラン(料金の底価格設定、夏休みの思い出づくり体験)	謎解きアドベンチャーイベント(指定駅でクイズに答えるスタンプラリー)
団体利用・列車貸切料金助成	団体利用・列車貸切料金を助成し、利用を促進する。	16団体 595人利用	6団体 199人利用			16団体 401人利用	22団体 556人利用
沿線イベント用無料シャトルバス運行	沿線イベントの会場と鉄道の最寄り駅との間を無料シャトルバスでつなぐことで、鉄道の利用を促進する。	芦北町御立岬海水浴場の無料シャトルバスを運行	芦北町御立岬海水浴場の無料シャトルバスを運行 他1件		芦北町御立岬海水浴場の無料シャトルバスを運行 他2件	芦北町御立岬海水浴場の無料シャトルバスを運行 他1件	芦北町御立岬海水浴場の無料シャトルバスを運行 他2件
スクールレイン	学校行事等の移動手段として、また、県内の児童・生徒が鉄道に触れ合う場を提供し、マイルール意識の醸成を図る。				7件 328名利用	3件 63名利用	10件 361名利用
観光列車おれんじ食堂企画運行	通常便とは異なる企画運行を実施し、おれんじ食堂の乗車率・知名度の向上を図るとともにリピーターを獲得する。				・乗ろうよ！「おれんじ食堂」キャンペーン ・新幹線プラン	・ファミリープラン ・ラグジュアリープラン ・新幹線プラン	・メルシャン八代不知火 ・龍宮ヨロ企画 ・ラグジュアリープラン ・新幹線プラン

事業名	事業概要	H30	R1	R2	R3	R4	R5
NPO等イベント支援	おれんじ鉄道の多数の乗車・PRにつながる取組に助成 ・列車の増結、臨時便運行 ・駅-会場間のシャトルバス運行 ・ポスター、チラシに時刻表掲載 ・おれんじ鉄道利用者割引券 ・おれんじPRイベント設置 (1イベントにつき上限5万円、特例10万円)	5件 354,820円	8件 450,000円	1件 50,000円	1件 100,000円	5件 250,000円	6件 300,000円
小中高等学校文化スポーツ交流利用促進	県内の児童、生徒が満足や文化スポーツ交流で利用するおれんじ鉄道乗車を助成 (児童、生徒の運賃を上限5万円助成)	20件, 849人 231,980円	22件, 1,029人 357,370円	16件, 430人 130,990円	8件, 377人 99,830円	44件, 1,266人 535,130円	50件, 1,324人 568,270円
列車レンタル利用促進	県内利用者のレンタル料金の一部を助成 (1両につき3万円, R6より学校等利用は5万円)	5件, 266人 150,000円	5件, 217人 150,000円	20件, 765人 720,000円	31件, 1,336人 1,440,000円	38件, 1,366人 1,530,000円	23件, 995人 840,000円
環境美化活動	駅や周辺の美化活動の経費を一部助成 (1回につき上限3万円)		7駅 78,882円			6件 180,000円	5件 150,000円
おれんじ鉄道企画支援	おれんじ鉄道が実施する企画の経費を助成 ・周年事業 ・列車イベント ・PR動画作成	・博多PR 823,492円	・列車イベント 380,000円		・E-BIKE導入 ・ラジオ出演 1,746,039円	・周年事業 ・沿線高3トレーニング 637,536円	・周年事業 ・列車イベント ・PR動画作成 2,117,985円
インバウンド対策	おれんじ食堂外国語(英語・繁体字)版パンフレット作成		403,000円				318,000円
マイルール意識醸成	・鉄道運転士体験 ・鉄道学校での提供素材, 教材作成 ・沿線小学校へ鉄道図書寄贈				・鉄道運転士体験 ・鉄道学校での提供素材, 教材作成 741,990円	・沿線小学校へ鉄道図書寄贈 311,720円	

さらに、プレ九州Ma a Sとして、バス、鉄道の移動円滑化を促進する「北薩限定3日間フリー乗車券」を作成し、8月から開始する新たな取り組みも進めている。

- 定期外利用の拡大に向けた課題
 - ・ 利用者を増加させるためには、国内外への認知度の向上、アプローチ、広報の方法が重要であり、その在り方を考えていくことが必要。
 - ・ それぞれの取り組みに対して、定量的な評価を行い、効果の低い取組は原因の検証を行った上で、改善していくなど、その次の取り組みに繋げるPDCAサイクルの構築が必要。
 - ・ そのためには、新たな取り組みを行う前に、施策目標、評価の方法を定めておくことが必要。

【そのほか参考データ情報】

佐敷駅	186												
水俣駅	35												
阿久根駅	36												
	R3.12	R4.1	R4.2	R4.3	合計								
佐敷駅	3	5	2	16	27								
水俣駅	1	1	2	7	11								
阿久根駅													
	R4.4	R4.5	R4.6	R4.7	R4.8	R4.9	R4.10	R4.11	R4.12	R5.1	R5.2	R5.3	合計
佐敷駅	2	4	1	13	1	5	8	4	5	5	15	16	79
水俣駅	2	2	4	1	0	0	3	0	1	0	0	2	15
阿久根駅	2	3	1	1	2	2	3	0	0	2	2	3	21
	R4.4	R4.5	R4.6	R4.7	R4.8	R4.9	R4.10	R4.11	R4.12	R5.1	R5.2	R5.3	合計
佐敷駅	4	5	3	5	4	8	4	5	9	13	10	7	77
水俣駅	1	2	0	0	0	0	1	4	0	0	0	1	9
阿久根駅	1	1	0	0	1	0	2	2	3	0	0	1	13
	R6.4	R6.5	R6.6	R6.7	R6.8	R6.9	R6.10	R6.11	R6.12	R7.1	R7.2	R7.3	合計
佐敷駅	3												3
水俣駅	0												0
阿久根駅	2												2

令和6年度5月集計	¥262,700	令和4年度5月集計	¥3,240,000	備考	
総駐車庫数	契約台数	契約台数	契約台数	●昨年度、補修計画が過ぎなかったため、細かい修繕を進める	
熊本県側(10箇所)	69台	29台	42%	●21カ所の駐車庫中、約半数の駐車庫にコンバーキングが出来るか、取り先に調査依頼中、実証実験等の相談を社内各部署に打診予定。	
鹿児島県側(10箇所)	102台	52台	51%		
計20箇所	171台	81台	47%		
駐車庫名	設定台数	月別契約台数	R5.5月契約台数	月別売上	備考
鹿屋 後 田 駅	11台	¥3,300	5台	¥16,600	
日 奈 久 竹 之内 駅	7台	¥3,300	5台	¥16,500	日奈久温泉駅より50m
日 奈 久 湯 島 駅	8台	¥3,300	0台	¥0	
日 奈 久 湯 島 駅	5台	¥3,300	5台	¥16,500	
日 奈 久 湯 島 駅	8台	¥3,300	5台	¥16,500	
日 奈 久 湯 島 駅	8台	¥2,500	0台	¥0	
日 奈 久 湯 島 駅	1台	¥5,000	0台	¥0	水俣駅
日 奈 久 湯 島 駅	2台	¥4,400	11台	¥48,400	水俣駅より50m
日 奈 久 湯 島 駅	3台	¥3,300	0台	¥0	水俣駅/ルニ一宮敷地内
日 奈 久 湯 島 駅	1台	¥2,000	1台	¥2,000	05年7月より営業
日 奈 久 湯 島 駅	15台	¥2,750	15台	¥41,250	
日 奈 久 湯 島 駅	15台	¥3,300	15台	¥49,500	
日 奈 久 湯 島 駅	15台	¥3,300	3台	¥9,900	
日 奈 久 湯 島 駅	10台	¥3,300	4台	¥13,200	
日 奈 久 湯 島 駅	12台	¥2,750	7台	¥19,250	
日 奈 久 湯 島 駅	11台	¥2,750	3台	¥8,250	
日 奈 久 湯 島 駅	6台	¥3,300	3台	¥9,900	
日 奈 久 湯 島 駅	10台	¥2,000	0台	¥0	
日 奈 久 湯 島 駅	7台	¥2,200	7台	¥15,400	
日 奈 久 湯 島 駅	4台	¥3,300	4台	¥13,200	
日 奈 久 湯 島 駅	8台	¥3,300	4台	¥13,200	
計21箇所					上川内駅より3km/R4年5月営業終了
	171台		81台	¥262,700	
令和6年度5月集計	¥3,321,150	令和4年度5月集計	¥3,000,000	増減率(11%)	備考
総 設 置 数	契約台数	契約台数	契約台数		年度末の3月に契約終了の申し出が集中する
熊本県側	69台	29台	42%		
鹿児島県側	102台	52台	52%		
計20箇所	171台	81台	48%		

◎インバウンドを含めた観光需要に対するソフト・ハード取組状況（運輸局への回答資料から一部抜粋）

…観光需要に対応する項目

項目	場所	例	取組状況		内容	実施（完了）時期	実施計画（2024年度）	
			対象数	実施済数				内容
案内標識・案内サイン	旅客施設	案内標識	7	7	対象駅以外の無人駅等含む全28駅における案内標識の日・英の2カ国語表記（駅ナンバリング含む）			
	車両等	行先表示	19	17	17両は日・英・中・韓の4カ国語表示方法を実施する。（日・英の2カ国語→4カ国語） 残り2両は観光列車であり常にアテンダントが乗務している為、案内ディスプレイの設置無し。	2024年度中	17両は日・英・中・韓の4カ国語表示方法を実施する。残り2両は観光列車であり常にアテンダントが乗務している為、案内ディスプレイの設置無し。	
可変式情報表示装置	旅客施設	デジタルサイネージ 電光掲示板	7	28	日・英は完了。	2024年度中	引き続き中・韓の表示向けの翻訳を進め、表示を行う。	
	車両等	(車体)行先表示 (車内)案内ディスプレイ、テロップ	19	17	(車体)観光列車おれんじ食堂を除き、日・英の2カ国語表記(車内)運賃表示器を日・英の2カ国語から4カ国語表示(日・英・中・韓)に変更予定	2024年度中	17両は日・英・中・韓の4カ国語表示方法を実施する。残り2両は観光列車であり常にアテンダントが乗務している為、案内ディスプレイの設置無し。	
ウェブサイト等	-	ホームページ、パンフレット	-	-	おれんじ食堂の多言語パンフレットについて英語版と中国語(繁体字)を作成済み。			
多言語音声翻訳システム	-		駅：7 車両：19	駅：6 車両：19	タブレット端末を導入済み（八代駅、佐敷駅、水俣駅、出水駅、阿久根駅、川内駅、車両19両）	2024年度以降	おれんじ食堂車内と有人駅で自動翻訳の精度向上について検討する。	
乗車船券の券面	-		-	-	外国人旅行者向け企画乗車券のみ対応済			
ホワイトボード・張り紙等	旅客施設		7	7	案内用ホワイトボードの設置済み			
可変式情報表示装置	旅客施設	デジタルサイネージ 電光掲示板	7	28	日・英は完了済み。	2024年度中	引き続き中・韓の表示向けの翻訳を進め、表示を行う。	
	車両等	(車内)案内ディスプレイ、テロップ 運行情報提供	17	0	日・英・中・韓の4カ国語表示方法を検討する。	2024年度中	日・英・中・韓の4カ国語表示方法を検討する。	
ウェブサイト等	-	ホームページ、アプリ、SNS	2	2	ホームページのみGoogle翻訳利用（英語、簡体、繁体、ハンガール）	2024年度中	ウェブサイト翻訳精度の向上については、現状のGoogle翻訳の精度を検証する	
案内係員・案内放送等（多言語音声翻訳システム等を含む）	-	多言語音声翻訳システム 多言語対応コールセンター	10	10	熊本県と鹿児島県が開発する宿泊・観光・交通事業者向け多言語コールセンターに登録しており、三者間連携により外国人利用者との個別対応が可能			
公衆無線LANの整備	旅客施設		7	7	八代駅・日奈久温泉駅・佐敷駅・水俣駅・出水駅・阿久根駅・川内駅に整備（JAPAN FREE Wi-Fi）			
	車両等		19	5	観光列車「おれんじ食堂」及び「くまもんのラッピング列車のみ整備済み（くまもとフリーWi-Fi）	2024年度以降	利用状況を踏まえ、他車両へのフリーWi-Fi整備を検討する。	
外国語等による公衆無線LAN利用手続の案内	旅客施設	ウェブサイト、パンフレット、ポスター、ステッカー	7	7	八代駅・日奈久温泉駅・佐敷駅・水俣駅・出水駅・阿久根駅・川内駅の各駅においてポスター等に案内	2024年度中	八代駅・日奈久温泉駅・佐敷駅・水俣駅・出水駅・阿久根駅・川内駅の各駅においてポスター等に案内	
	車両等		19	5	設置済み車両についてはステッカーにて案内、及びくまもとフリーWi-Fiウェブサイトによる多言語の利用手続案内	2024年度以降	他車両についてはWi-Fi整備に合わせて実施する。	
ピクトグラム等による公衆無線LAN利用可能場所の案内	旅客施設		7	7	八代駅・日奈久温泉駅・佐敷駅・水俣駅・出水駅・阿久根駅・川内駅の各駅において、Wi-Fi整備に合わせてステッカーを掲出（JAPAN FREE Wi-Fi）			
	車両等	ステッカー	19	5	導入車両には「KUMAMOTO-FREE-WIFI」ステッカー掲出中	2024年度以降	他車両についてはWi-Fi整備に合わせて実施する。	
座便式便器の整備	旅客施設		28	5	・八代駅、水俣駅、出水駅、阿久根駅、川内駅は様式便座に実施済み。 ・八代駅のトイレの機能向上（洗浄機能付）を検討する。 ・日奈久温泉駅、佐敷駅については自治体と協議する。	2024年度以降	・八代駅のトイレの機能向上（洗浄機能付）を実施する。 ・日奈久温泉駅、佐敷駅については自治体と協議する。	
	車両等		19	18	洋式便座整備済み（観光列車おれんじ食堂は2両編成で必ず運行の為、トイレは一つ）			
外国語等による便所使用方法の案内	旅客施設	ステッカー	7	5	八代駅、水俣駅、出水駅、阿久根駅、川内駅においてステッカー掲出により案内を実施済み	2024年度以降	未整備駅については、今後の整備に合わせてステッカー掲出による案内を実施	
	車両等		19	18	車内にステッカーを掲出して案内を実施済み			
クレジットカード対応券売機の設置	旅客施設	長距離、優等の乗車船券	28	8	有人駅窓口へのクレジットカード端末の導入を検討する。	2024年度以降	有人駅窓口へのクレジットカード端末の導入を検討する。	
外国語等によるクレジットカード利用可能な案内	旅客施設	ステッカー、画面案内	28	8	クレジットカード導入に合わせ実施する。	2024年度以降	クレジットカード導入に合わせ実施する。	
交通系ICカード読取装置の整備	旅客施設		7	7	・QRコードによる決済システム（PAYPAY・ARIPAY・LINEPAY）を導入済み。 ・デジタルチケットはRYDE株式会社の「RYDE PASS」を導入済み。 ・ジョルダンのデジタルチケットを導入する。	2024年度中	・ALIPAY整備駅の拡大する。 ・ジョルダンのデジタルチケットを導入する。	
	車両等		-	-	旅客施設に整備しているため、車両等への整備予定なし			
外国語等による利用方法等の案内	旅客施設	ウェブサイト、パンフレット、ポスター、ステッカー	7	7	ステッカーにて案内済み	2024年度中	ALIPAY整備駅の拡大に合わせ実施する。	
	車両等		-	-	旅客施設に整備しているため、車両等への整備予定なし			
予約サイト等の整備	-		1	1	自社HPで整備済み			
予約サイト等の多言語対応	-		1	1	Google翻訳利用（英語、簡体、繁体）			
外国語等による予約サイト等の周知	-		1	1	「おれんじ食堂」の外国語版パンフレット（英語・繁体字）に実施済み			
サイクルトレイン実施の設備	車両等	固定器具の整備	19	17	観光列車2両を除く全車両でサイクルトレインを運行。土日祭日を終日利用可に拡大する。			
移動そのものを楽しむ取組	車両等	車両外装及び内装	1	1	3月新ラッピング列車運行開始。	2024年度中	車両2両にインバウンド楽しめるキャラクターを車両の外装や内装に施す事によって移動自体を楽しむような改装を行う	
企画乗車船券の作成	-		2	2	区間内で利用可能な外国人旅行者向け企画乗車船券を作成・発売済み（1日フリー・2日間フリー）			

2-2. 資産の有効活用

(1) 保有資産の状況及び処分等の整理検討

おれんじ鉄道が保有する資産の状況を整理した結果、保有土地の状況は以下のとおりであり、真に必要な資産以外は、処分等の整理を行っていくことが将来的な経営の安定化につながる。

また、JRから譲り受けた施設、設備は老朽化が進行しており、効果的な更新も必要である。

おれんじ鉄道においては、修繕計画の見直しと維持管理コストの抑制のため、駅ホームの有効長短縮（23 駅）や、不要架線の撤去などのコスト抑制策にも取り組んできたところである。

	全金額	全件数	地図照合金額	地図照合件数	不明土地金額	不明土地件数	中計金額	中計件数	処分検討金額	処分検討件数
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
八代	70,990,717	237	70,877,884	236	112,833	1	4,674,855	6	3,580,813	1
芦北	116,104,297	218	116,104,297	218	0	0	12,330,401	5	1,338,513	1
津奈木	21,241,596	83	21,235,688	82	5,908	1	0	0	0	0
水俣	191,114,220	176	191,114,220	176	0	0	341,628	1	78,963	2
出水	194,541,172	310	194,541,172	310	0	0	10,303,010	10	83,237	1
阿久根	200,601,574	260	200,601,574	260	0	0	14,451,370	6	2,522,771	4
薩摩川内	182,030,920	292	181,529,408	284	501,512	8	32,818,674	3	0	0
合計	976,624,496	1,576	976,004,243	1,566	620,253	10	74,919,938	31	7,604,297	9
										↑分筆を要する土地あり

中経金額、件数：修繕部会で譲渡を検討しているもの

保有している土地のうち、分筆を要する土地もあるが、処分対象件数は40件※。

これらの処分（売却、譲渡、貸付）による費用対効果（売却益、維持管理費、固定資産税等）の分析を行うことが必要である。※ 処分対象件数は中経件数+処分検討件数の合計

また、JRから譲り受けた施設で過大となっているものや、活用中の施設で老朽化の進行等により早期更新が必要な施設の峻別等を行い、スリム化や省力・効率化を検討し、その費用対効果の分析を実施することが必要である。

上記分析を行った上で、現状（成行）との比較検証と社会資本整備総合交付金などの国庫活用による効果を10年程度のスパンで分析し、処分、スリム化、更新する資産の優先順位や国支援の効果的な活用を検証し、財務状況の改善を図ることが急務である。

なお、不明土地は、今後、おれんじ鉄道において独自調査する。

(2) 鉄道や駅に人が集まるまち・地域づくり

長期的に地域公共交通を維持するためには、地域の公共サービスを一体的に運営することにより事業の効率化を図ることも考えられる。まちづくり、観光振興、福祉、教育などの施策と一体となった検討も今後、一層重要度が増してくる。

おれんじ鉄道においても、駅、鉄道としての機能・利便性の向上のみではなく、公共

施設や、賑わいを創出する複合的な機能を持つことで、人の流れをつくりだすなど、まちづくりと連動した駅の複合化・多機能化による交流拠点の創出も必要と考えられる。

外部資源を活用した駅の活性化については、利用目的の異なる公共施設等と複合化し、多様なサービスを提供することで、利用者の利便性が向上するとともに、新たな需要を創出した事例として、湯浅駅（町立図書館、地域交流センター）、長井駅（市役所）などがある。



これらは、直接的に沿線市町に波及することであることから、おれんじ鉄道として、どこの駅施設をどのようにしていきたいかなどを整理の上、沿線市町と協議し、沿線市町のまちづくり等の地域戦略との整合を図りながら将来の在り方を検討していくことが必要である。

(3) 2次アクセスの状況

沿線市町における2次アクセスの状況については、路線バス（民間、コミュニティ）、デマンドタクシーなど様々な移動手段は用意されている。

以下については、移動手段等を記載しているが、おれんじ鉄道のダイヤとの接続状況、目的地までの移動種別などそれぞれの団体で地域公共交通会議等のデータ等を活用しながら、さらに整理する必要がある。

八代市	<ul style="list-style-type: none"> 八代駅は循環バス、路線バス、乗合タクシーと接続 肥後高田駅は路線バスと接続 日奈久温泉駅は路線バス、乗合タクシーと接続 肥後二見駅は路線バス、乗合タクシーと接続
水俣市	<ul style="list-style-type: none"> 水俣駅には、コミュニティバスと一般路線バスが停車 コミュニティバス（湯の尻・湯の鶴地域間を運行） 一般路線バス（エコパーク道の駅みなまた間を運行） 新水俣駅には、一般路線バスが停車 エコパーク道の駅みなまた間を運行
芦北町	<ul style="list-style-type: none"> 佐敷駅、湯浦駅、肥後田浦駅はコミュニティバスが停車し、御立岬公園前駅においては100メートル圏内に産交バスが停車
津奈木町	<ul style="list-style-type: none"> 津奈木駅はつなぎタクシー・産交バスが停車 レンタサイクルの貸出を行っている
阿久根市	<ul style="list-style-type: none"> 阿久根駅、折口駅、牛ノ浜駅、薩摩大川駅ともバスと接続
出水市	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道からは路線バス、シャトルバス、ふれあいバス、乗合タクシー、レンタサイクルなど
薩摩川内市	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス、コミュニティバス、川内駅周辺を発着する便が多く、川内駅周辺を利用する系統が多い状況

○ 資産の有効活用に関する課題

- ・ おれんじ鉄道の資産の有効活用に向け、処分、更新などにおける費用対効果などの分析や、現状（成行）との比較検証を行い、おれんじ鉄道の将来的な経営の安定化を図っていく必要。
- ・ 同鉄道の利用者の増と地域の活性化に向けた公共施設等と駅の複合化や商業施設、他の交通モード等と連携したネットワークの構築、来訪者等の移動目的に即した公共交通の提供などの検討が必要。

2-3. 沿線市町の状況

(1) 沿線市町におけるおれんじ鉄道の関連計画への位置づけ

沿線市町の計画におけるおれんじ鉄道の位置づけは以下のとおりである。

これら以外にも関連計画があること、計画期間終了により本年度改訂作業のものもあるため、改めて再整理が必要である。

今後、おれんじ鉄道が国の支援等を受けるにあたっては、地方公共団体が作成するまちづくりや観光等に関する計画において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」が位置づけられることも求められており、沿線市町の関連計画におけるおれんじ鉄道の位置づけは重要となっている。

市町	計画名	内容
八代市	特になし	特になし
水俣市	第6次水俣市総合計画第2期基本計画	・肥薩おれんじ鉄道の利用促進 地域住民の定着等の重要な交通手段となっている「肥薩おれんじ鉄道」について、利用促進を図り、路線維持のために必要な支援を行う。
	水俣市観光振興計画	・道の駅、道の駅地域における資源を生かした観光コンテンツの創出・充実 交流人口の増加を図るため、二次交通網として周辺可能なアクセス手段を活用し、温泉施設等関係施設と連携した利用促進策を検討する。
芦北町	芦北町総合計画基本計画	・「観光の創出」 高速交通網や肥薩おれんじ鉄道等を利用した観光ネットワークの形成による過年度・滞在型観光の開発を推進します。
津奈木町	第10期津奈木町振興計画	・生活交通圏の維持・強化 環状輸送網の中で、幹線公共交通（路線バス・肥薩おれんじ鉄道等）の持続可能性を高め、ネットワークとしての維持を図るとともに、幹線公共交通ネットワークを補完するコミュニティ交通（つなぎタクシー等）の充実を図ります。
阿久根市	阿久根市まちづくりビジョン	・公共交通網の維持・強化 鉄道やバス事業者と連携、協力しながら公共交通網の維持に努めるとともに、乗り合いタクシー事業を奨励し、利用者の定着を確保して駅周辺の改善を図り、利用促進に向けた取組を進めます。
	阿久根市都市計画マスタープラン	・観光の創出促進 肥薩おれんじ鉄道は、高齢者等の自動車に頼ることができない市民にとって、日常生活に必要な交通機関であり、将来的にもその役割を果たさせるべく地域連携を強化し、利用促進を図ります。
出水市	出水市都市計画マスタープラン	・観光の創出促進 肥薩おれんじ鉄道の駅や支所を中心とした既存の市街地に日常生活を支える商業機能の集約、充実を図り、周辺住民の快適性や利便性の向上を図ります。
薩摩川内市	第2次薩摩川内市総合計画	・交通を支える公共交通ネットワークの整備 肥薩おれんじ鉄道については、観光列車としておれんじ列車を運行するなど、地域をとおしての活用を促すことにより、今後の観光振興に貢献するものと見込んでおり、今後も沿線住民の利用促進を図るとともに、観光振興として活用を促すこと、経営改善を図っていく必要があります。

八代市	・サイクルトレインを実施する肥薩おれんじ鉄道等での受入促進のための環境整備推進
水俣市	・各種計画への明記なし
芦北町	・現在のところなし
津奈木町	・これまで蓄積されてきたストックを活かして、賑わいと交流の核としての機能を強化していくと同時にまちづくりと一体となって利用を促進していく
阿久根市	・「うみ・まち・にぎわい」再生整備基本計画に基づき、阿久根駅の改修、駅前ロータリーの整備、駅ホームへの植樹等を実施 ・阿久根駅周辺エリア、旧港エリア、中心市街地の拠点を整備し、それらをつなぐ回遊ルートの形成する
出水市	・出水駅と主な観光地の一つである出水麓武家屋敷群の間に位置する商店街を活性化させ、観光客等の回遊を促し、駅～観光地までの賑わいの創出を図っていく
薩摩川内市	・川内駅を主要駅とし、周辺に観光・宿泊施設を構えて観光客を誘致するとともに、住宅施設や、交流拠点となるコンベンションセンターを整備し、快適な住環境と利便性の高いまちづくりを目指している

(2) 沿線住民、各種団体の活動、機運の状況

沿線住民や各種団体の活動、機運の状況については、一定の活動は行っている地域もあるものの、核となる住民、団体は多くはないと考えられる。

今後もおれんじ鉄道を通勤・通学、観光客等の移動手段として、持続的に運行していくためには、マイレール意識の醸成など住民・団体へのさらなる理解など、意識変革を促していくことが必要である。

沿線住民、団体の活動、機運の状況	
八代市	・八代高専において、リベラルアーツ教育の一環として、R5年度に肥後高田駅にイルミネーションを設置
水俣市	・「全国高等学校鉄道模型コンテスト2021」でベストセラー賞とベストクオリティ賞を受賞した、水俣高校生徒の鉄道模型を水俣駅に展示
芦北町	・肥後田浦駅周辺の路線沿いに、近隣住民が花壇を整備し、定期的に管理
津奈木町	・商工会が駅舎・トイレ周辺の清掃を実施（町委託）
阿久根市	・おれんじ食堂等が市内の駅に停車する際にボランティア団体や市においておもてなし活動を実施
出水市	<ul style="list-style-type: none"> ・“振り鉄”の活動 日曜午後におれんじ食堂の運行時間に合わせて毎週“振り鉄”の活動を継続実施 ・吉本興業との連携 卒業列車や沿線のお店とコラボメニュー開発 ・いずみマチ・テラス（出水商工会議所） 出水駅～麓武家屋敷群に竹あかりを設置 ・出水駅クリスマスイルミネーション（出水駅指定管理者） など
薩摩川内市	・保育園や小中高等学校で、遠足・スポーツ交流を目的としておれんじ鉄道の団体利用や駅周辺の花壇整備等を実施

（3）並行在来線の固定資産税等の軽減

整備新幹線の開業に伴いJRから経営分離される並行在来線の譲受固定資産については、課税標準20年間は1/2に軽減する特例措置があるが、おれんじ鉄道は、令和7年度以降は、20年経過に伴い軽減措置がなくなる。

第三セクター鉄道等道府県協議会において、「譲渡からの期間にかかわらず、特例が受けられるよう見直してほしい旨の要望を行うも、税制改正において、その見直しはなされていない。

固定資産税の特例期限切れに伴うおれんじの税負担増に対する沿線自治体の考え	
八代市	・特になし（通常どおり課税）
水俣市	・現在課税されている固定資産税について、留保財源分を還元していないため、特例期限切れにより増加する固定資産税についても同様の取り扱いとなる見込み
芦北町	・現在のところなし
津奈木町	・沿線自治体と足並みを揃える
阿久根市	・現在のところ補助等の検討はしていない
出水市	<ul style="list-style-type: none"> ・現状、単独での支援は考えていない ・他の沿線自治体の状況によっては検討したい
薩摩川内市	・留保財源の個別支援を行っている例はなく、現時点では考えていない

沿線市町においては、現時点では検討を行っていないところが過半を占めるが、他の自治体と足並みを揃える旨の回答も複数あることから、固定資産税の増加分に対する支援の在り方の議論を今後、深めていく必要がある。

第3章 今後の議論及びデータ・ファクトの収集

3-1. 今後の議論の方向性

(1) 今後の議論の柱立て

- ① 肥薩おれんじ鉄道の役割
- ② 肥薩おれんじ鉄道の固定コストの最適化
- ③ 肥薩おれんじ鉄道の認知度の向上と利用者の利便性の確保による
運行収入の増加方策
- ④ 肥薩おれんじ鉄道の短中期的な取組，持続可能な運行を可能とする
長期的な取組の方向性

(2) データ・ファクトの収集，今後のスケジュール

上記の議論を行うためには，データ・ファクトが不足する面が否めないことから，以下の内容の調査をコンサル委託により実施する。

- ① 遊休資産の売却，譲渡，貸付の費用対効果分析
- ② 活用中施設等のスリム化，更新施設の省力・効率化による費用対効果分析
- ③ 現状（成行）との比較及び国支援を含めた今後10年程度の比較検証
- ④ 定期・定期外利用の増加に向けた，二次交通との連携，駅の複合化等における
利用者の増の効果検証
- ⑤ 観光需要（国内外）増加策の検討，インバウンド集客の強化検討
- ⑥ 認知度向上に向けたアプローチ，広告手段・手法の検討・検証
- ⑦ そのほか必要なものは適宜対応

【今後のスケジュール（想定）】					
令和6年度			令和7年度		令和8年度
6月	任意協議会の設置， 議論の開始	4月～	社総交以外の計画 の実行	4月～	社総交の活用
7月	調査事業の実施		社総交における 実施計画策定		
～10月	協議会での議論の 取りまとめ				
～3月	法定協議会の設置， 計画策定				

肥薩おれんじ鉄道における貨物輸送の現状

2024年6月27日

日本貨物鉄道株式会社 九州支社

1

© Japan Freight Railway Company

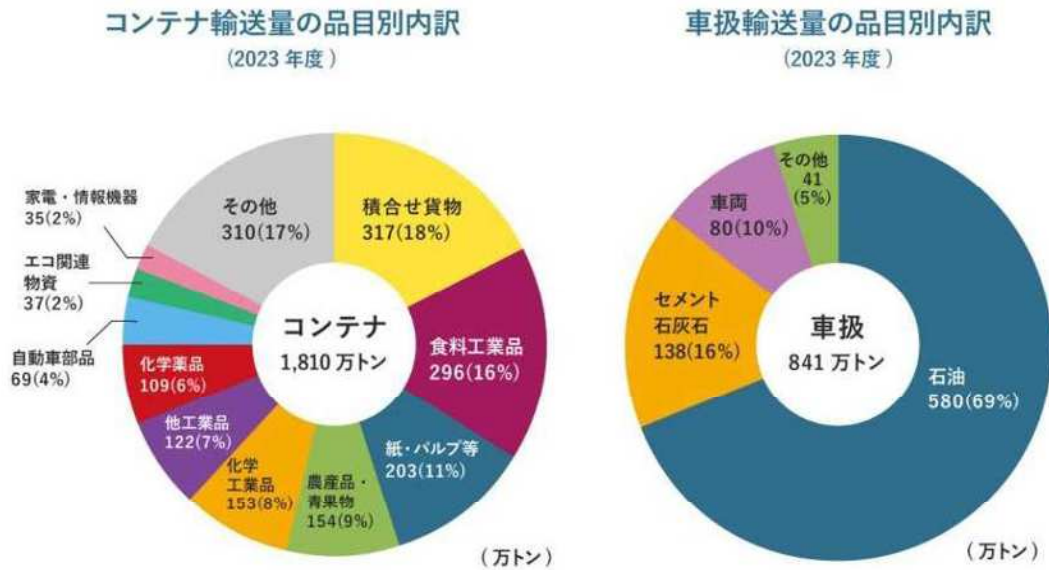
◆ 貨物輸送量の推移（全国） ※ JR貨物HPより抜粋



2

© Japan Freight Railway Company

◆ 貨物輸送量の品目別内訳（全国） ※ JR貨物HPより抜粋



※端数処理のため合計が合わないことがあります。

◆ 肥薩おれんじ鉄道における貨物輸送量の推移 2014～2023年度



- 品目別トップ3は、『紙パルプ』、『食料工業品』、『農産品・青果物』
- 『紙パルプ』、『食料工業品』は減少傾向

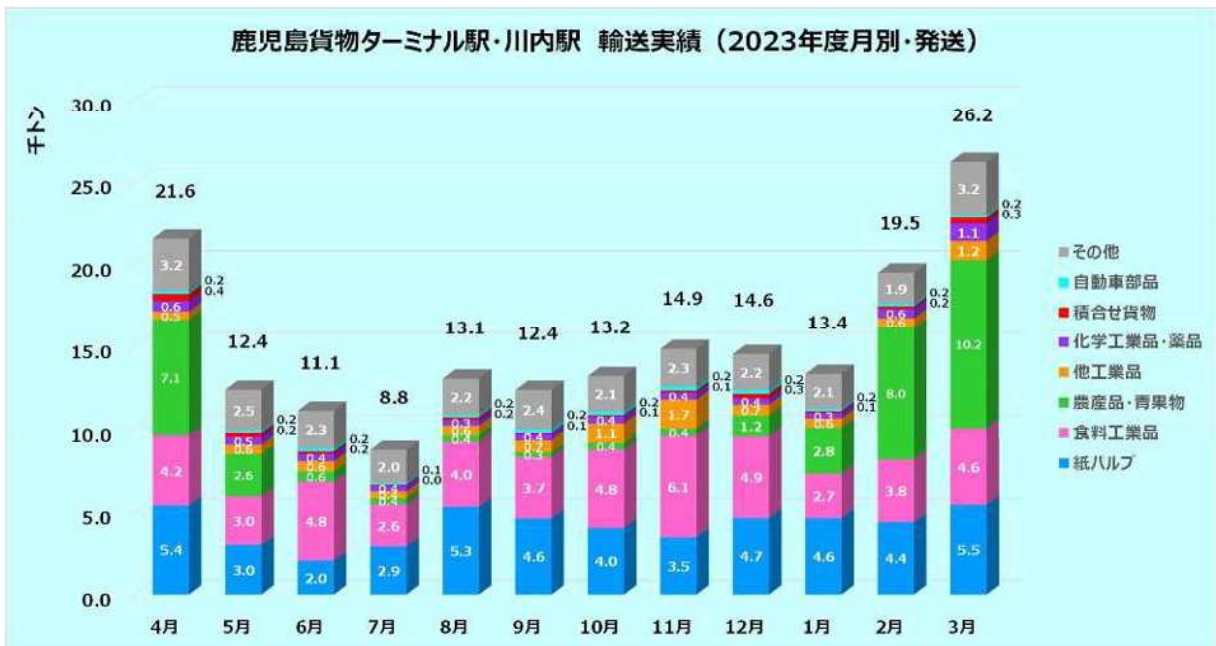
◆ 肥薩おれんじ鉄道における貨物輸送量の推移 2014～2023年度



- ・ 品目別トップ3は、『食料工業品』、『農産品・青果物』、『化学工業品・薬品』
- ・ 年間では、『発送＞到着』の傾向

5

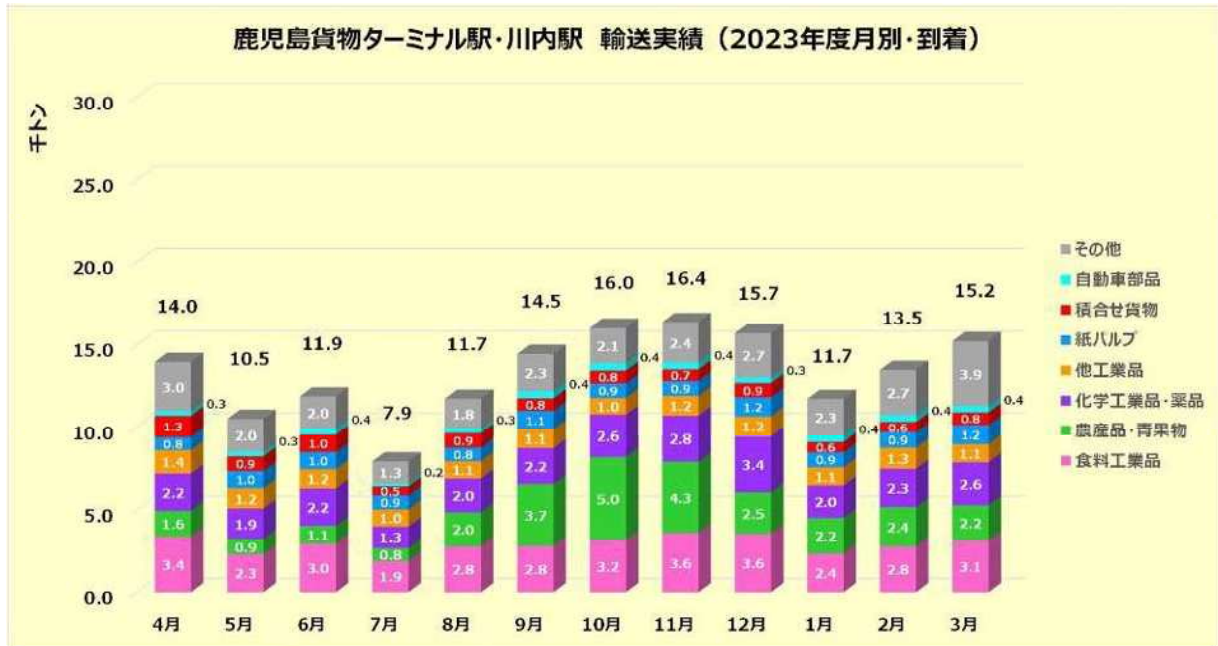
◆ 肥薩おれんじ鉄道における貨物輸送量の推移 2023年度 月別



- ・ 『農産品・青果物』は、2月～4月に集中

6

◆ 肥薩おれんじ鉄道における貨物輸送量の推移 2023年度 月別



- ・『発送』と比較して、季節的な変動はそれほど大きくない

7

© Japan Freight Railway Company

◆ 肥薩おれんじ鉄道における貨物輸送量の推移

◀ 参考 ▶

● 輸送量の大幅な減少につながった輸送障害

【2018年度】『平成30年7月豪雨』による山陽線の不通（100日間）

【2020年度】『令和2年7月豪雨』による肥薩おれんじ鉄道線の不通（121日間）
コロナ禍（2020年3月頃から）

【2021年度】8月大雨による山陽線の不通（約3週間）

【2023年度】7月大雨による山陽線の不通（約2週間）

● 現在の鹿児島貨物ターミナル駅・川内駅からの輸送力（定期列車のみ）

3 (列車/日) \times 11 (両) \times 5 (個/両) \times 5 (トン/個) \times 約 300 (日/年)

≒ **25万トン/年** … **5トンコンテナ 5万個分**

8

© Japan Freight Railway Company

◆ 輸送量回復を目指した自治体等との取り組み

- **ホワイト物流推進検討会（鹿児島県総合政策部交通政策課主催）への参加**
トラックドライバーの長時間労働の是正等、ホワイト物流の推進を目的とした鹿児島県主催の検討会に参加している。物流事業者及び荷主に対して、トラック輸送から鉄道または船舶輸送へのモーダルシフトを促しており、弊社からは鉄道輸送に関するPRを行っている。
- **コンテナ利用促進セミナー（九州運輸局との共催）の開催**
トラック輸送からのモーダルシフトを目的に、2022年12月9日、鹿児島貨物ターミナル駅にて開催、22社が参加した。実際に荷役作業を見ていただく等、鉄道輸送に関するPRを行った。営業活動の切っ掛けづくりの場となっている。2023年度は、北九州、福岡、熊本にて開催した。
- **BCP策定に向けた官民一体となった検討会について**
（『「今後の鉄道物流の在り方に関する検討会」中間とりまとめ』での提言事項）
近年の大規模災害による輸送障害への対策強化の検討にあたり、JR旅客会社、荷主、利用運送事業者、地方運輸局、地方整備局、関係自治体も加わった『官民一体となった検討会』を設置、発災時に影響が大きい山陽線西部をターゲットとし、代行輸送手段等に関する検討を行っている。2023年度は中国地区にて3回開催、現在、北九州地区での開催に向け準備を進めている。