

第二回肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会 議事概要

- 1 日時 令和6年8月23日(金) 13:30-15:45
- 2 場所 出水市役所 4階 403会議室
- 3 参加者 出席者名簿のとおり
- 4 議事概要
 - (1) 肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会 会長挨拶
 - (2) 報告
肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会規約の改正について
(肥薩おれんじ鉄道の専務取締役交替による委員名簿の改正)
 - (3) 議事
 - 第1号議案
第1回委員会の振り返り(事務局説明)
 - 第2号議案
調査(委託)事業の中間報告(エイドリームコンサルティング(株))

【第1号議案のうち「沿線市町における肥薩おれんじ鉄道の関連計画への位置づけについて」に関して九州運輸局から補足説明】

(九州運輸局)

社会資本整備総合交付金の円滑な活用のため、計画を改定する際は、事前に九州運輸局鉄道部計画課へ御相談いただきたい。

【質疑応答・意見】

(肥薩おれんじ鉄道)

本事業の目的は大きく三つと考えている。まず一つ目は、収入確保のための誘客施策の検討。二つ目が、継続的かつ安定的に鉄道事業を営んでいくための過大な施設のスリム化・ダウンサイジング。三つ目が、駅の複合化。駅を日常のご利用されるお客様のために、日常施設を駅に取り入れるなど、各市町のまちづくりと一体となって構築していきたい。

資産等の譲渡や処分については、関係市町等とも丁寧に御相談しながら検討してまいりたい。

今回御提案いただいたプロモーションの部分は改善の余地が非常にあると思うので、しっかりと取り組んでいきたい。

(会長)

これまでおれんじ鉄道は遊休地の活用やスリム化・ダウンサイジングをよく言われていた。ただし、今回の調査で劇的に効果のある規模感ではないことがわかったかと思う。効果額・削減効果についても、両県・沿線市町の補助金の規模に比べて非常に小さい。

今後は、スリム化ダウンサイジングよりは、本来のこの未来戦略検討委員会の趣旨、または社総交活用の趣旨である、プラスの投資、それを地域のために、地域住民のために実施するという切り口に変えないと、将来の出口がないと感じた。駅の複合化の話もあったが、そういう利便性の向上に繋がるよう、検討を進めて沿線市町との関わりを深めていただきたい。

また二次交通、これはおれんじ鉄道より、沿線市町・両県に関連することかもしれないが、住民のために、来訪する方々のためにということをはかり、何ができるかを模索する必要があると感じた。

(熊本県)

我々がやろうとしていることは、おれんじ鉄道を軸において、その持続可能性を高めるために再構築計画にチャレンジしようという建て付け。おれんじ鉄道に対して、地元として負担をしている中でおれんじ鉄道には頑張っていただかないといけない。そのためにおれんじ鉄道の経営負担を軽くすることを考えなければならない。

沿線市町においては、地域の住民、特に通学の部分にメリットがある、もしくは、誘客にも効果があるということで、社会資本整備総合交付金を活用し、設備投資部分の負担を軽くする。そういう意味で、ある程度しっかりと議論した上で、お互いの接点・妥協点を探る必要がある。今後はインタビューの中で、それぞれ皆さんとして駅をどう評価するかがまず核になる。議論しないことには、本当に何も変化が起こらない。できること、できないことをはっきりぶつけていくべき。並行在来線のこれまでの歴史を十分踏まえた上で、今後10年、20年、このおれんじ鉄道を九州西岸の軸として、鉄道として繋いでいくために、みんなでもう一頑張りしたい。

(会長)

インタビューは、可能性調査・ニーズ調査というよりも、できるできない論を、具体的にターゲットを絞って議論すると答えが出るのかもしれない。

(八代市)

不動産活用について、スリム化・合理化が中心となっていて、駅の複合化を目指していくという目線では、少し中身が薄い。例えば、たくさん駅がある中で、物理的にこの駅については複合化が難しい、ということはあると思うので、この駅とこの駅は複合化を目指すと明示しても良いのではないかと。

二次交通が非常に大事なことはわかっているが、二次交通を維持していくことも難しいし、改善していくことも難しい。八代駅の場合、おれんじ鉄道の横にJRがある。利用客からすると、JRのダイヤに合わせたほうが良いと思われるので、そのような接続になっている。おれんじ鉄道だけに合わせることは難しく、今でもできる限り双方のバランスをとりながらダイヤを組んでいるはずである。

バスだけに頼るのではなく、ライドシェアなども含めて考えていった方が良い。ただし、タクシー事業者もあるので、棲み分けも課題かと思う。

(九州運輸局)

ここ数年運転手不足の問題があり、ライドシェアなどの制度も使いやすくなっている状況かと思う。各バス事業者が運転手不足に悩む中で、今はそういった新しい制度・新しいツールを使っていく追い風はあると思っているし、運輸局からもタクシー協会などの事業者サイドに対して、柔軟にしっかり自治体と話をするように、協議を進めるように、と申し上げてきている。実際に事業者から提案等が示された場合は運輸局にご相談いただきたい。従前と比べ温度感が違ってきているということは、九州運輸局として感じているところ。

(水俣市)

二次交通について、駅を拠点というよりも、市民の足ということで管理している。本市では地域公共交通計画の改定作業に入っているが、この課題も組み入れながら計画の見直しをしていきたい。都市計画マスタープランも作成中であり、その中で、駅の位置付け、まちづくりについてもしっかり計画の中に組み込んでいきたい。

また、駅周辺の徒歩で行ける隠れた観光スポットを掘り起こしていきたい。自動車と競合するのではなく、鉄道利用のメリット、駅周辺に重きを置けば差別化できると思う。メジャーな観光スポットでなく、隠れた飲み屋や飲食店などを巡ることも良いのではないかと。

水俣も先行して駅周辺は整備している。イベントなどを活用して、フリーマーケットなどを実施しているので、駅同士の連携を図ってはどうか。

(阿久根市)

阿久根駅は、にぎわい交流館として複合化したが、なかなか利用者の増加につながっていない。そんな中、やはりプロモーションが重要だと思う。地方自治体の弱点は情報発信だと言われる。まちづくりビジョンや市の総合計画等を作成しているが、情報発信を重点的に協議しようと考えている。

(会長)

インタビューについては具体性を持ってしっかりやっていきたい。できる・できないといった議論もしっかりとやっていきたい。

今回は中間報告をベースにした意見交換が主題だった。今後も調査自体は、引き続き継続する。加えて、規模感・費用対効果など、具体的な数値を含めて検証して、より詳しい内容について、次回委員会で提示させていただき、それを基にディスカッションして方向性を取りまとめる、そのような流れで進めていきたい。

※ 議案 1・2号は委員、全員了承となり原案可決