

肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画



**肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会
令和7年6月**

《目 次》

1 はじめに

- (1) 計画作成の趣旨及び位置付け 1
- (2) 計画の区域, 期間 2

2 基本的な方針

- (1) 目指す姿 2
- (2) 肥薩おれんじ鉄道の現状診断等 3
- (3) 基本的な方針 7

3 計画目標・K P I 8

4 適材・適所の施策・事業（アクション） . . 11

5 計画の達成状況の評価

- (1) 評価の体制 30
- (2) 具体的な PDCA スケジュール 31

6 計画の推進力

- (1) 機動的・横断的な実行体制 32
- (2) 計画の推進体制 33

【参考】

- ・ 肥薩おれんじ鉄道の概要等 35
- ・ 九州新幹線・肥薩おれんじ鉄道路線図 . . 36
- ・ 肥薩おれんじ鉄道の沿革 37
- ・ 肥薩おれんじ鉄道の現状等 38

1 はじめに

(1) 計画作成の趣旨及び位置付け

肥薩おれんじ鉄道は、平成16年3月の九州新幹線の部分開業（新八代～鹿児島中央間）を契機に、並行在来線として開業し、20年余にわたり、地域住民の日常生活を支える重要な交通手段であるとともに、基幹的物流ルートを形成するなど極めて重要な役割を担っている。

しかしながら、沿線住民の人口減少、少子高齢化の進展、新型コロナウイルス感染症を契機とした行動変容等の影響等により、輸送人員（利用者）は平成16年度開業時の年間1,881千人をピークに令和5年度には約1,021千人に、旅客運輸収入は平成16年度の524百万円をピークに令和5年度は345百万円まで減少しており、厳しい経営状況となっている。

また、鉄道施設の老朽化や近年の急激な物価高騰などにより、経営状況の更なる悪化が懸念されている。

地域住民の日常生活に必要な交通手段であるとともに、観光等による交流人口の拡大、物流の動脈となる貨物輸送において重要な役割を果たしている肥薩おれんじ鉄道の活性化・再生を図り、将来にわたって安心・安全で持続可能な鉄道として再構築することは、沿線地域の持続的な発展にとって喫緊の課題である。

肥薩おれんじ鉄道が将来にわたり持続的に運営を行うためには、行政、鉄道事業者、沿線住民、利用者及び関係団体等が一体となり同鉄道の維持・確保・改善に取り組む必要があり、肥薩おれんじ鉄道の目指す姿や取り組むべき施策の方向性を示し、必要な施策や事業等を着実に実行していくため、肥薩おれんじ鉄道を中心とした沿線地域における地域公共交通のマスタープランとして本計画を策定した。

(2)計画の対象区域，期間

ア 計画の区域

計画の対象区域は，肥薩おれんじ鉄道沿線地域（薩摩川内市，出水市，阿久根市，八代市，水俣市，芦北町，津奈木町の全域）とする。

イ 計画の期間

計画の対象期間は令和7年度から令和17年度までの11年間とする。

※ 計画の終期は，今後策定を予定している鉄道事業再構築実施計画（令和8年度～令和17年度）の終期に合わせる。

なお，計画期間内においても，事業・施策の進捗状況や効果を確認し，必要に応じ計画の見直し・修正を図る。

2 基本的な方針

(1) 目指す姿

本計画では，旅客と貨物輸送の両面における地域公共交通サービスという肥薩おれんじ鉄道の原点に立ち返り，目指す姿を次のとおり設定する。

肥薩おれんじ鉄道が存在することを地域住民にアドバンテージとして理解・認識していただき，地域にとって必要とされ，利用される鉄道を目指す。

同鉄道を軸とした地域公共交通ネットワークの実現を図る。

① 地域の移動を支える

- ・ 目的地までのスムーズな接続や使いやすいサービスなど快適な移動を実現することにより，地域住民・来訪者が気軽に移動でき，日常生活の移動や観光・交流が活発化するとともに定住が促進される。

② 地域の経済・産業振興を支える

- ・ 駅を中心とする利便性の高いまちを実現することにより，駅周辺の人の流れを作り出し，地域の賑わいが創出される。
- ・ 沿線の関係者が一体となった地域資源の磨き上げなど訪れたくなる仕掛け・地域づくりのほか，地域資源のPRを兼ねた貨物輸送の活性化などにより，地域の経済・産業の振興が図られる。

③ 肥薩おれんじ鉄道が持続的に運行する

- ・ 老朽化した施設等の整備・更新により，安全・安定輸送を維持する。
- ・ マイレール意識の醸成等により，肥薩おれんじ鉄道を守り育てる活動が活性化する。
- ・ このような取組により，肥薩おれんじ鉄道の経営が安定化する。

① 肥薩おれんじ鉄道の現状診断等

(ア) 地域の移動を支える

項目	内容
(ア) 運行状況の 利便性の 課題	【運行本数等】 ✓ 運転士不足により、一部の便を当面の間、運休中（R7.2.1～） ・ 運行便数：51 本/日 ・ 運行間隔：1～2 便/時間 ・ 観光列車「おれんじ食堂」の運休 ✓ 運行本数が減少した場合の利用者意向 ・ 利用が減る：約 45% ・ 変わらない：約 46%
	【通勤・通学の移動手段としての地域への浸透（10 代）※】 ・ 自 転 車：31.2% ・ 肥薩おれんじ鉄道：23.4% ・ 家族・知人の送迎：13.5%
(イ) 目的地までの 接続の 利便性の課題	【《日常利用》 駅から主要施設（病院、役場等）へのアクセス】 ✓ 乗降者数 年 8 万人以上の駅における主要施設へのアクセス ・ バスによるアクセスができない駅 4 駅/11 駅 ・ バスによるアクセスができて待ち時間が約 30 分以上 の駅 4 駅/7 駅
	【《非日常利用》 代表的な観光スポットへのアクセス】 ✓ バス待ち 30 分以上又はバス停から徒歩 20 分以上の施設 ・ 熊 本 県：16 施設/27 施設 ・ 鹿児島県：19 施設/29 施設
(ウ) 施設・サービス の利便性の 課題	【駅ごとに違う切符購入などの支払方法】 ✓ 駅によって運賃の支払い方法が異なっている。切符を購入したり、列車で整理券を取ったり、また、列車内で支払ったり、駅で支払ったりするなど、利用方法が統一されていない
	【キャッシュレス決済の導入状況】 ✓ キャッシュレス決済は主要駅のみが対象 ・ PayPay：7 駅/28 駅 ・ クレジットカード、交通系 IC、電子マネー：6 駅/28 駅
	【駅、運行情報、広報媒体等の多言語化の状況】 ✓ 駅

	・言語の種類：日・英 2カ国語 ・多言語化導入：全駅 ✓ 運行情報 ・言語の種類：日・英 2カ国語 ・多言語化導入：全駅 ✓ 広報媒体 ・言語の種類：日・英・中 3カ国語 ・多言語化導入：一部パンフレット 【予約方法】 ✓ MaaS の取組状況 ・南国交通との共同デジタル乗車券販売（マイルート） ✓ ホームページの予約ページの一部がスマートフォン非対応 【利用者の利便性への配慮】 ✓ 駐輪場や雨よけ，通路等の整備により利用者の利便性の向上等が見込まれる駅：14 駅
--	--

(イ) 地域の経済・産業振興を支える

項目	内容
(ア) 駅の賑わいに関する課題	【駅の機能の状況】 ✓ 各駅は「駅機能」しかなく，利用者（特に通学生）のみが利用し，賑わいが無い
(イ) 観光等に関する課題	【定期外利用者数】 ✓ 定期外利用者数はコロナ前まで回復しているが，開業から年々減少傾向 ・ H16：41.7 万人→R5：24.2 万人
	【イベントの企画発信】 ✓ 鉄道事業者・自治体がバラバラに観光イベント等を企画・情報発信
(ウ) 物流に関する課題	【貨物輸送量等】 ✓ 平成 16 年度をピークに年々減少 ・ H16：530 千トン→R5：340 千トン ✓ 輸送貨物 ・ 鹿児島県内発：紙類，焼酎，ばれいしょ，炭化ケイ素，飲料水など ・ 鹿児島県内着：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：3 往復／日

(ウ) 肥薩おれんじ鉄道が持続的に運行する

項目	内容
(ア) 安全・安定輸送の確保に関する課題	【施設・設備の老朽化の状況】 ✓ 信号・線路設備等の老朽化の状況 肥薩おれんじ鉄道の設備は，鹿児島本線の開通から 100 年以上，また，JR 九州からの移譲から 20 年以上が経過し，老朽化が進んでおり計画的な更新・改良が必要。 ・ 線路設備（レール・マクラギ・軌道など） ・ 土木設備（橋梁，トンネル，旅客工作物等） ・ 建築物（停車場建物など） ・ 電路設備（信号通信機器や配電線路など）

	✓ 耐用年数 50 年を超える駅 ・ 12 駅/28 駅
(イ) 設備更新・維持費用の増加に関する課題	【修繕費・更新費の状況】 ✓ 施設・設備の老朽化に伴い，更新費用が年々増加 ・ R5 年度：851 百万円
	【遊休資産等の状況】 ✓ J R 九州から引き継いだ過大な土地 ・ 39 か所のうち 4 か所は売却益の見込みあり
	✓ 肥後田浦駅，上川内駅などで空きテナントあり
(ウ) 経営状況に関する課題	【決算状況】 ✓ 開業 2 年目から減価償却前赤字が発生 ・ R5 減価償却前営業損益：約 7.8 億円赤字
	【旅客運輸収入の状況】 ✓ コロナ禍から改善しているが年々減少傾向 ・ H16：5.2 億円→R5：3.5 億円 ・ 定期外収入の割合：約 63%
(エ) マイレール意識に関する課題※	【利用頻度】 ✓ 過去 1 年で 1 度も利用していない住民：69% ✓ 週 1 回以上利用する沿線住民：2.1%
	【必要性に対する認識】 ✓ 日常生活で必要と考える移動手段 ・ 自家用車：83.4% ・ 肥薩おれんじ鉄道：20.5%
	✓ 廃止されたときの影響 ・ 教育機関への移動手段：41.5% ・ 地域産業衰退の可能性も懸念
	【支援に対する思い】 ✓ 維持が困難になった場合，何らかの支援をしたいかについては「どちらとも言えない」という傾向 ✓ 一方で，約 4 割の住民が何らかの支援をしたいと回答

※ 「通勤・通学の手段としての地域への浸透(10 代)」，「マイレール意識に関する課題」については，「肥薩おれんじ鉄道沿線住民への質問票調査」の分析に基づく

(出典) 鹿児島大学法文学部 馬場研究室 (代表：馬場武)，肥薩おれんじ鉄道，県の共同研究「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

(3) 基本的な方針

現状診断を踏まえ、「目指す姿」の実現に向け、施策の基本方針を次のとおり設定する。

地域の移動を支える

施策の方向性 利用者の快適な移動を実現する

基本方針 1：利用しやすい運行間隔の実現

基本方針 2：目的地までのスムーズな接続の実現

基本方針 3：利用しやすいサービス・施設の実現

地域の経済・産業振興を支える

施策の方向性 駅周辺の賑わいの創出

基本方針 4：駅を核としたまちづくり

施策の方向性 観光・商業等との連携による経済循環の活性化

基本方針 5：訪れたくなる仕掛け・地域づくり

施策の方向性 物流の活性化

基本方針 6：貨物輸送量の増加

肥薩おれんじ鉄道が持続的に運行する

施策の方向性 安全・安定輸送の確保

基本方針 7：安全・安定輸送を確保するための施設・設備の整備

施策の方向性 肥薩おれんじ鉄道の経営安定化

基本方針 8：肥薩おれんじ鉄道の経営安定化

施策の方向性 肥薩おれんじ鉄道を守り育てる活動の活性化

基本方針 9：マイレール意識の醸成

3 計画目標・KPI

評価スパンの考え方…短期：3年程度，中長期：5～10年程度

目指す姿	目標	評価 スパン	KPI	
地域の移動を支える	利用しやすい運行間隔	中長期	定期列車 運行間隔	○減便前（R7年1月）以上 朝夕の通学时：維持 その他の日中：概ね1本/時間
		中長期	定期列車 運行本数	○減便前（R7年1月）以上 平日：上り23本／下り28本 土休日：上り21本／下り25本 （令和7年3月15日時点）
		中長期	運転士数	○定期列車減便解消及びおれんじ 食堂・臨時列車の運行再開が可能な 人数以上
				令和6年度 31人 令和10年度 37人 令和17年度 37人
利用しやすいサービス	利用しやすいサービス	短期	キャッシュ レス決済の 拡大	○全車両又は全駅に導入 令和6年度 バーコード決済：7駅 クレジット，IC決済：6駅
				令和10年度 ランニングコストを勘案した上 で，全車両又は全駅にキャッシュ レス決済導入
		短期	駅・広報媒 体等の多言 語化	○多言語化の導入拡大 令和6年度 英語 令和10年度 英語，繁体字， 簡体字，韓国語

目指す姿	目標	評価 スパン	K P I	
地域の経済・産業振興を支える	訪れたくなる仕掛け・地域づくり	中長期	定期外利用者数	○現状の約 1.5 倍に増加
				令和 5 年度 242 千人
				令和 10 年度 302 千人
				令和 17 年度 359 千人
		短期	企画切符，企画イベント	○商業施設・観光施設の割引等をセットにした企画切符の造成
				○企画イベント数の増
				令和 6 年度 6 回 令和 10 年度 10 回
	貨物輸送量の増加	中長期	貨客混載	○貨客混載の実施
		中長期	貨物運行本数	○鹿児島貨物ターミナル駅発着本数の維持 3 往復/日
肥薩おれんじ鉄道が持続的に運行する	肥薩おれんじ鉄道の経営安定化	中長期	自治体負担額	○維持補修費の増により増加となる見込みであるが，国の補助制度を積極的に活用し，行政負担の低減を目指す
		中長期	肥薩おれんじ鉄道の営業収入（旅客運輸収入＋鉄道雑収入）	○現状より増加
				令和 5 年度 462 百万円 （旅客運輸収入 345 百万円，鉄道雑収入 117 百万円）
				令和 10 年度 687 百万円 （旅客運輸収入 477 百万円，鉄道雑収入 210 百万円）
				令和 17 年度 749 百万円 （旅客運輸収入 488 百万円，鉄道雑収入 261 百万円）

目指す姿	目標	評価 スパン	K P I	
肥薩おれんじ鉄道が持続的に運行する	マイレール意識の醸成	中長期	子供（小学生以下）の利用者数	○現状の約 1.5 倍に増加
				令和 5 年度 9,381 人
				令和 10 年度 12,000 人
				令和 17 年度 14,000 人
		中長期	1 年以内に 1 回以上利用した地域住民の割合	○約 1/3 から 1/2 に増加
				令和 4 年度 31%
				令和 10 年度 40%
				令和 17 年度 50%
		中長期	パートナーズクラブ会員数	○現状の約 1.5 倍に増加
				令和 6 年度 553 名（R7.2 月）
				令和 10 年度 690 名
				令和 17 年度 820 名
		中長期	ネーミングライツ導入駅	○全ての駅に導入
				令和 6 年度 2 市 3 駅（R7.3 月）
				令和 10 年度 7 市町 13 駅
				令和 17 年度 7 市町 28 駅

4 適材・適所の施策・事業（アクション）

本計画における目指す姿の実現に向けて設定した実施施策を以下に示す。

本計画期間内においても、施策効果等の評価結果等を踏まえ、随時、実施施策及び実施施策の方向性は見直しを行う。

目指す姿・施策の方向性・基本方針・施策		実施主体
目指す姿：地域の移動を支える		
施策の方向性：利用者の快適な移動を実現する		
基本方針 1 利用しやすい運行間隔の実現		
施策 1 - 1	運転士の確保による便数の維持・改善	肥薩おれんじ鉄道，県，市町
施策 1 - 2	交通事業者が連携した運賃・ダイヤ等の設定による運行の効率化	肥薩おれんじ鉄道，県，市町， 交通事業者
基本方針 2 目的地までのスムーズな接続の実現		
施策 2 - 1	多様な関係者の参画による二次交通の接続改善	肥薩おれんじ鉄道，県，市町， 交通事業者
基本方針 3 利用しやすいサービス・施設の実現		
施策 3 - 1	サービスの改善による利便性の向上	肥薩おれんじ鉄道，県，市町， 交通事業者
施策 3 - 2	駅の施設・設備等の改善による利便性の向上	肥薩おれんじ鉄道，県，市町
目指す姿：地域の経済・産業振興を支える		
施策の方向性：駅周辺の賑わいの創出		
基本方針 4 駅を核としたまちづくり		
施策 4 - 1	他分野機能・拠点の集約による駅の賑わい創出	肥薩おれんじ鉄道，市町
施策の方向性：観光・商業等との連携による経済循環の活性化		
基本方針 5 訪れたいくなる仕掛け・地域づくり		
施策 5 - 1	沿線一体となった地域資源の磨き上げ・P R	肥薩おれんじ鉄道，県，市町， 観光・商業，促進協議会
施策 5 - 2	お出かけ先と連携した交通と他事業の相互利用	肥薩おれんじ鉄道，県，市町， 観光・商業，促進協議会
施策の方向性：物流の活性化		
基本方針 6 貨物輸送量の増加		
施策 6 - 1	貨客混載による人流・物流の一体化	肥薩おれんじ鉄道，県，市町， 商業・飲食，一次産品・特産品
施策 6 - 2	鉄道貨物輸送へのモダルシフトの促進	県，市町，J R貨物，荷主， 運送事業者
目指す姿：肥薩おれんじ鉄道が持続的な運行する		
施策の方向性：安全・安定運送の確保		
基本方針 7 安全・安定輸送を確保するための施設・設備の整備		
施策 7 - 1	老朽化設備の更新・機能向上	肥薩おれんじ鉄道，県，市町
施策 7 - 2	鉄道事業再構築実施計画の策定等	肥薩おれんじ鉄道，県，市町
施策の方向性：肥薩おれんじ鉄道の経営安定化		
基本方針 8 肥薩おれんじ鉄道の経営安定化		
施策 8 - 1	経費の節減等	肥薩おれんじ鉄道
施策の方向性：肥薩おれんじ鉄道を守り育てる活動の活性化		
基本方針 9 マイレール意識の醸成		
施策 9 - 1	肥薩おれんじ鉄道の利用促進	肥薩おれんじ鉄道，県，市町
施策 9 - 2	住民等が肥薩おれんじ鉄道に親しむ仕組みづくり	肥薩おれんじ鉄道，県，市町， 促進協議会

《施策体系》



施策の方向性 利用者の快適な移動を実現する

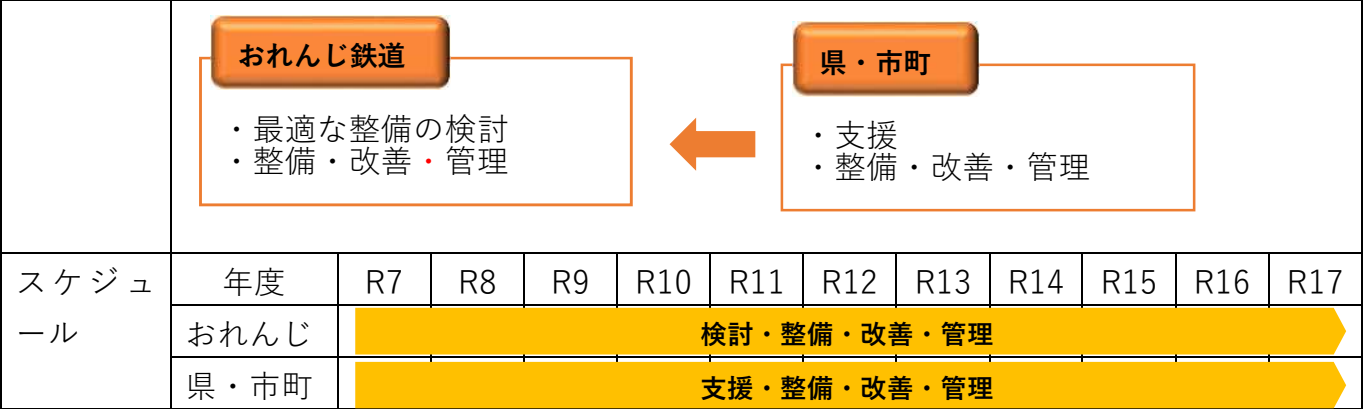
基本方針1 利用しやすい運行間隔の実現												
施策 1-1	運転士の確保による便数の維持・改善											
目 的 ・ ね ら い	➤ 便数の維持・改善を図るため、運転士を確保する。											
取組内容	➤ 取組① 合同説明会等へ積極的に参加する。 ・応募者を増やすため、合同企業説明会等へ積極的に参加する。 ➤ 取組② 肥薩おれんじ鉄道社員の待遇改善を検討する。 ・賃上げ等による採用競争力を高めるとともに採用後の定着を図るため、運転業務に係る仮眠所、休憩施設、女性用設備等の待遇改善を検討する。 ➤ 取組③ 運転免許取得者の養成を促進する。 ・急遽の退職者などがあった場合に備え、他部門の社員による運転免許の取得を促進する。 ➤ 取組④ 自治体の支援により、運転士確保の取組を支える。 ・合同企業説明会等の採用活動の機会の提供や説明会への参加等に対する支援を行う。 ・運営費の補助を通じて、肥薩おれんじ鉄道社員の待遇改善の取組を支援する。											
	おれんじ鉄道 ・積極的な採用活動 ・福利厚生・処遇改善 ・運転免許取得者の養成 ← 県・市町 ・採用活動の機会の提供 ・福利厚生・処遇改善の支援											
ス ケ ジ ュ ー ル	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	おれんじ	積極的な採用活動や待遇改善等										
	県・市町	採用活動の機会の提供、福利厚生・処遇改善の支援										

基本方針 1 利用しやすい運行間隔の実現												
施策 1-2	交通事業者が連携した運賃・ダイヤ等の設定による運行の効率化											
目 的 ・ ね ら い	➤ 交通事業者の担い手不足の中にあっても利用しやすい運行間隔を実現するため、他の交通事業者との連携により運行を補完する。											
取組内容	➤ 取組① バス等と連携した運賃・ダイヤ等の設定を検討する。 ・バス等の他交通事業者と連携した運賃・ダイヤ等の設定も視野に入れながら、肥薩おれんじ鉄道を補完する路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー、タクシー等との連携による運行の効率化の可能性を検討する。											
スケジュール	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	市 町											
	お れ ん じ											
	交通事業者											
	県											

基本方針 2 目的地までのスムーズな接続の実現												
施策 2-1		多様な関係者の参画による二次交通の接続改善										
目的・ねらい	沿線住民や、観光客等の来訪者が安心して移動できるよう、肥薩おれんじ鉄道に接続する二次交通の維持・確保・改善によりネットワークを整え、沿線地域全体として公共交通により移動しやすい環境を整備する。											
取組内容	➤ 取組① 既存の二次交通ネットワークの維持・改善を図る。 ・肥薩おれんじ鉄道の各駅に接続する路線バス・コミュニティバス・デマンド型交通等について、路線維持や必要に応じたダイヤ調整等を行い、二次交通ネットワークの維持確保・改善を図る。 ➤ 取組② 乗合タクシー、公共ライドシェア等の導入を検討する。 ・地域の移動実態に合わせ、乗合タクシー、公共ライドシェア・日本版ライドシェアなど多様な手法の導入の可能性を検討する。											
	市町 おれんじ鉄道 バス・タクシー事業者、協会 ・既存の路線の維持・改善 ・多様な手法の導入可能性の検討，導入 県 ・助言 ・支援											
スケジュール	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	おれんじ交通事業者	既存の路線の維持・改善										
	市町	可能性 検討	合意形成が整った地域から導入									
	県	助言・支援										

基本方針3 利用しやすいサービス・施設の実現													
施策3-1		サービスの改善による利便性の向上											
目的・ねらい	➤ 目的地までのシームレスでストレスのない移動を実現することで、日常生活の移動や観光・交流の促進を図る。												
取組内容	➤ 取組① キャッシュレス決済の導入拡大を検討する。 ・利用者の利便性向上のため、有人駅または全車両におけるタッチ決済乗車サービスの導入を検討する。 ・検討にあたっては、他社の導入事例等を参考に、肥薩おれんじ鉄道の収入に対するランニングコストを勘案して導入を判断する。												
	➤ 取組② MaaS の取組の拡大を検討する。 ・沿線の乗合タクシー・タクシーやコミュニティバス・シャトルバス、レンタサイクルなども検索・予約・決済を一元的に実施できる仕組みを検討する。												
	市町 おれんじ鉄道 バス・タクシー事業者、協会 ・連携関係の構築 ・事業実施 おれんじ鉄道 ・キャッシュレス決済の検討，導入 県 ・助言 ・支援												
スケジュール	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	
	おれんじ	検討		キャッシュレス決済の導入									
	市町	連携関係構築		事業実施									
	交通事業者												
	県	助言・支援											

基本方針 3 利用しやすいサービス・施設の実現	
施策 3-2	駅の施設・設備等の改善による利便性の向上
目 的 ・ ね ら い	➤ 案内表示や駐輪場の利便性向上や快適な待合環境を実現することで、日常生活の移動や観光・交流の促進を図る。 ➤ 待合空間の快適性を高め、誰もが立ち寄りたくなるような安心感のある駅の実現を目指す。
取組内容	➤ 取組① 駅の各種案内の整備・改善を行う。 ・スムーズな乗車・乗り換えができるよう、駅の利用案内や乗換案内、二次交通の乗り場案内、観光案内等の表示・アナウンスについて、地域にとって最適と考える方法（情報の種類や外国語対応等）を検討し、充実を図る。 ・整備にあたっては、まずは張り紙やデジタルサイネージなどにより対応する。看板や車内アナウンスなどは優先順位を決めて検討を行う。 ➤ 取組② 駅の状況に応じた待合環境・動線の改善の検討・整備を行う。 ・鉄道やバスの待ち時間を有効に活用できるよう、学生の宿題やビジネスマンの仕事をするための机と椅子を設置したワークスペースや、トレーニング施設の整備等を検討する。 ・使いづらくみ取り式トイレについては水洗化を検討する。 ・駅舎とトイレ・駐輪場が離れている箇所について、降雨時に不便な状況にあるため、これらの施設の一体化を検討し、整備を行う。 ・駅で安心安全に過ごすことが出来るよう、駅構内の照明整備、定期的な美化清掃等を実施する。 ・交通量が多く危険であるなど、周辺施設への動線を改善するため、新たなルートの設定について検討し、整備を行う。 ・高齢者や子ども連れ、障がいのある方々に配慮したバリアフリー対応を進める（列車が到着する番線の駅舎側への変更など）。 ➤ 取組③ 学生の利用者が多い駅の学生向けのリノベーションを行う。 ・近隣の学校と連携して、ワークショップにより、学生の利便性に配慮した活性化策を検討するとともに、実施可能なものは積極的に取り組む。 ➤ 取組④ 自転車利用者に配慮した整備・改善を行う。 ・サイクルトレインを活用した観光促進を図るため、利用者に向けた観光マップや看板の設置、ラック等の整備を行う。 ・自転車利用者に配慮した駐輪場の整備・改善を行う。



施策の方向性 駅周辺の賑わいの創出

基本方針4 駅を核としたまちづくり												
施策4-1 他分野機能・拠点の集約による駅の賑わい創出												
目的・ねらい	➤ 駅を中心とする利便性の高いまちを実現することにより、駅周辺の人の流れを作り出すとともに、肥薩おれんじ鉄道をはじめとする公共交通を日常的に利用できる環境を整備する。											
取組内容	➤ 取組① 駅その他機能との複合化を図る。 ・駅周辺の賑わいを創出するため、自治体のまちづくり計画に沿って、コミュニティセンターなどの機能との複合化を行い、駅の拠点機能の向上を図る。 ・駅を地域の情報発信拠点として、地域の魅力や観光情報等を発信するとともに、コミュニティ施設として活用することで利用者や地域住民等との交流促進を図る。 ➤ 取組② 駅周辺施設との一体化の検討・整備を行う。 ・沿線住民の利便性向上を図るため、コミュニティセンター等の生活関連施設や観光施設等との一体化を検討し、整備を行う。 ➤ 取組③ 他の交通事業者の拠点としての駅の活用を検討する。 ・バス・タクシー事業者の乗務員休憩所や待合所、乗車券販売所など、駅を他の交通事業者の拠点として活用することを検討する。 ➤ 取組④ 駅近くの宿泊施設の設置を検討・整備を行う。 ・宿泊施設が不足しているため、駅の近くへの宿泊施設の誘致を検討する。 <pre> graph LR A[おれんじ鉄道・交通事業者 ・連携, 調整] <--> B[市町 ・連携, 調整 ・複合化施設の整備] </pre>											
スケジュール	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	おれんじ	連携・調整										
	市町	連携・調整, 複合化施設の整備										

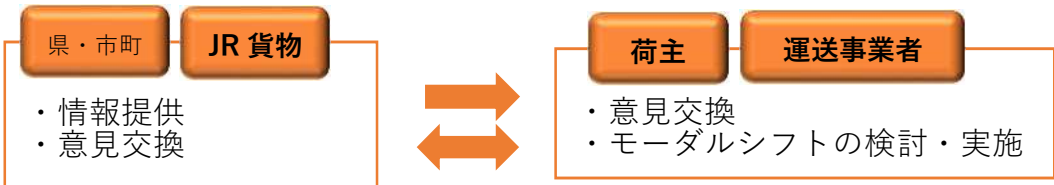
施策の方向性 観光・商業等との連携による経済循環の活性化

基本方針5 訪れたくなる仕掛け・地域づくり												
施策5-1	沿線一体となった地域資源の磨き上げ・PR											
目的・ねらい	沿線地域で古くから培われてきた自然・歴史・文化・観光資源を効果的に活用して沿線地域内外に向けて戦略的な地域資源の磨き上げ・PRを行い、地域公共交通の利用を促進する。											
取組内容	取組① 沿線関係者が一体となって取組を行う仕組みを構築する。 ・鉄道、沿線自治体、観光・商業関係者等が一体となって、観光振興策や情報発信を行う仕組みを構築する。 ・肥薩おれんじ鉄道、自治体、観光・商業関係者、郷土の歴史・地理に詳しい者等が一体となって、観光素材の収集、テーマ・ストーリーの設定を行う。 取組② 沿線関係者が一体となってイベントや周遊ルートを企画する。 ・沿線地域の自然・歴史・文化・観光資源を効果的に活用し、沿線の関係者が一体となって、話題性のある仕掛けやイベントを企画する。 ・沿線PRを兼ねた企画列車を運行する。 ・沿線全体のストーリーやテーマを設定し、列車を乗り降りしながら、沿線の観光資源等を周遊するルート案を作成する。 ・1日フリー切符と観光施設の組合せ等、沿線めぐりの商品を造成する。 取組③ 沿線関係者が一体となって情報を発信する。 ・ターゲットを明確化し、沿線の情報をまとめた冊子やポータルサイト、乗換検索への登録など、沿線の関係者が一体となって積極的に情報発信を行う。 おれんじ鉄道 ・ストーリー等設定、イベントや周遊するルートの企画 ・企画の実施 ・情報発信 ← 県・市町 ・広報・PRの実施、助言・支援 利用促進協議会 ・支援											
スケジュール	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	おれんじ	ストーリー等設定 企画等の実施、情報発信										
	観光・商業											
	県・市町	広報・PRの実施、助言・支援										
	促進協議会	支援										

基本方針 5 訪れたくなる仕掛け・地域づくり												
施策 5-2		お出かけ先と連携した交通と他事業の相互利用										
目 的 ・ ね ら い		➤ 移動の目的地となる（沿線の）商業・観光関係者等と連携し、移動目的（買い物、観光等）に応じた肥薩おれんじ鉄道の利用を促進する。										
取組内容		➤ 取組① 商業施設・観光施設の割引等をセットにした企画切符等を販売する。 ・ 休日の買物や観光などで肥薩おれんじ鉄道の利用を誘導するため、肥薩おれんじ鉄道の利用と商業施設・観光施設の割引などをセットにした企画切符等を販売する。 ・ 既存のパートナーズクラブ会員制度の協力会員となっている店舗について、車内広告やデジタルサイネージなどを活用し、PR を強化する。										
		市町 ・ 切符の企画・販売 ・ 情報発信 おれんじ鉄道 観光・商業事業者等 ← 県・市町・利用促進協議会 ・ 支援										
スケジュール	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	おれんじ	企画切符の販売、協力店の PR										
	観光・商業	企画切符の販売・PR										
	県・市町	支援										
	促進協議会											

施策の方向性 物流の活性化

基本方針 6 貨物輸送量の増加												
施策 6-1	貨客混載による人流・物流の一体化											
目 的 ・ ね ら い	➤ 地域の産品の貨客混載を行うなど、貨物輸送ニーズと肥薩おれんじ鉄道の運行とのマッチングを見極めつつ、肥薩おれんじ鉄道を県内に様々な波及効果を生み出す装置として活用し、新たな収入源の確保と物流の効率化の両立を図る。											
取組内容	➤ 取組① 地域資源 PR を兼ねた貨客混載を検討する。 ・ 地域農産品や海産物、各種特産品等の製造者、一次産品や特産品を売り出す商業・飲食関係者と連携し、旅客列車の空きスペースを活用した貨客混載を検討し、実施する。 ・ 肥薩おれんじ鉄道の特性を生かし、品質管理（温度、衛生面、品質、振動）の面も考慮し、適当な輸送物の選定を行う。											
	おれんじ鉄道 商業・飲食関係者 一次産品・特産品関係者 県・市町 ・ 連携関係の構築 ・ 実施体制の検討											
スケジュール	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	おれんじ	連携関係構築 実施体制の検討										
	商業・飲食											
	一次産品・特産品											
	県・市町											

基本方針 6 貨物輸送量の増加												
施策 6-2	鉄道貨物輸送へのモーダルシフトの促進											
目 的 ・ ね ら い	▶ 鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを推進することで、2024 年から適用されたトラックドライバーの時間外労働規制への対応や、カーボンニュートラル実現に寄与する。											
取組内容	▶ 取組① 荷主や運送事業者に対し、鉄道貨物輸送へのモーダルシフトを促す。 ・ 荷主や運送事業者等に対し、鉄道輸送貨物事業者の取組等について情報共有し、利用促進に向けた意見交換を行う。											
												
スケジュール	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	県・市町	情報提供・意見交換										
	J R 貨 物											
	荷 主	意見交換，モーダルシフトの検討・実施										
	運送事業者											

施策の方向性 安全・安定輸送の確保

基本方針7 安全・安定輸送を確保するための施設・設備の整備	
施策7-1	老朽化設備の更新・機能向上
目的・ねらい	➤ 施設の老朽化が進んでいるなかにおいても、安全・安定な輸送の確保を最優先に取り組み、利用者・沿線住民から信頼される鉄道を目指す。
取組内容	➤ 肥薩おれんじ鉄道を持続的に運行し、安全・安定な輸送を確保するため、継続的な施設・設備の保守・維持管理による長寿命化に取り組みながら、必要な施設・設備の整備・更新を図るとともに、安全管理の徹底を図る。 ➤ 取組① 線路設備の修繕・更新 1 対象 線路設備 レール・分岐器、マクラギ類、一般軌道、道床バラスト補充、踏切設備修繕など 土木設備 橋りょう、橋りょうペイント塗装、トンネル、その他の線路工作物、旅客工作物、その他停車場設備など 建築物 駅舎など その他老朽化の著しい施設 2 内容 経年劣化が進行する、線路設備・土木設備等の修繕・更新・交換・撤去を推進すると共に、将来の列車運用に応じた適切な設備機能の改善を図り、揺れの少ない、安定的かつ安全な運行を確保する。 ➤ 取組② 電路設備の修繕・更新 1 対象 配電路設備、信号設備・線路、通信設備・線路、電力機器、配電線路設備、照明設備、その他老朽化の著しい施設など 2 内容 ・経年劣化が著しい施設・設備の修繕・更新・撤去を推進すると共に、将来の列車運用に応じた適切な設備機能の改善を図り、安定的な運行を確保する。 ・閉塞方式の変更を検討し、設備のスリム化を図り将来のメンテナンスコストを低減する。

➤ **取組③ 車両の修繕・更新**

1 対象

車両本体，車輪削正及び交換，PLC 更新，ATS-DK 試験機校正，ATS-DK 送受信機整備，エンジン変速機，その他老朽化の著しい施設・設備

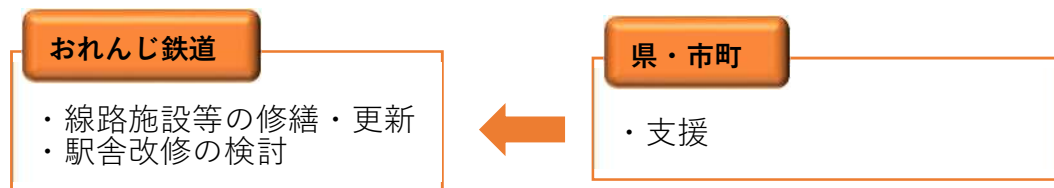
2 内容

- ・必要な整備・修繕・更新を行い，安全な運行を確保する。
- ・状態の悪化している車両について更新の検討・実施を行う。

更新にあたっては，環境負荷軽減や，バリアフリー対応を含めた車内環境改善にもつなげ，通学などの定期利用と観光などの定期外利用の拡大双方に対応できるような車両を検討する。

➤ **取組④ 老朽化が進む駅舎・施設の改修を検討し，整備を行う。**

- ・築 100 年を経過する駅舎があるなど，駅舎・施設の老朽化が進行していることから，耐震化，改修等について，検討を行い，整備を進める。



スケジュール	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	おれんじ	鉄道施設等の修繕・更新，駅舎改修の検討										
	県・市町	支援										

基本方針 7 安全・安定輸送を確保するための施設・設備の整備												
施策 7-2		鉄道事業再構築実施計画の策定等										
目 的 ・ ね ら い	➤ 「鉄道事業再構築実施計画」の策定・実施により、肥薩おれんじ鉄道の事業構造の変更による安定・安全輸送及び利用者利便の確保を図る。											
取組内容	➤ 取組① 鉄道事業再構築実施計画を策定する。 ・ 県、沿線市町及び肥薩おれんじ鉄道が共同で「鉄道事業再構築実施計画」を策定し、国土交通大臣の認定を受ける。											
	➤ 取組② 鉄道事業再構築実施計画に基づく設備更新等を実施する。 ・ 「鉄道事業再構築実施計画」に基づく鉄道の安全性、利用者の利便性の維持・向上のための設備更新等を実施する。											
	県・市町 ・ 実施計画の策定 ・ 再構築事業の実施 ・ 設備更新等の支援 ⇄ ➡ おれんじ鉄道 ・ 実施計画の策定 ・ 再構築事業の実施											
ス ケ ジ ュ ー ル	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	県・市町	計 画 策 定	再構築事業の実施・支援，設備更新等の支援									
	おれんじ		再構築事業の実施									

施策の方向性 肥薩おれんじ鉄道の経営安定化

基本方針 8 肥薩おれんじ鉄道の経営安定化												
施策 8-1	経費の節減等											
目 的 ・ ね ら い	➤ 未利用資産の処分を行い，維持管理経費を節減する。 ➤ 施設の集約により，維持管理経費の節減や業務の効率化を図る。 ➤ 他の鉄道事業者との連携により，設備・人材育成の負担軽減を図る。											
取組内容	➤ 取組① 未利用資産を処分する。 ・遊休地 39 か所のうち売却益のある 4 か所は，地元不動産事業者とも連携し，売却を実施する。 ・駅の空きテナントや売却益が出ない土地は貸付等を行う。 ➤ 取組② 工務センター等の集約を検討する。 ・佐敷と阿久根の工務センターやその他老朽化施設等の集約を検討する。 ➤ 取組③ 他の鉄道会社との施設設備等の共有化を検討する。 ・他の第 3 セクター鉄道や J R 九州との施設・設備の共有化や人材育成における連携強化を検討する。											
	おれんじ鉄道 ・未利用資産の処分 ・工務センター集約検討 ・他の鉄道会社との施設整備・人材育成の連携強化検討											
ス ケ ジ ュ ー ル	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	おれんじ	未利用資産の処分										
		工務センター集約検討										
		他の鉄道会社との施設設備・人材育成の連携強化検討										

施策の方向性 肥薩おれんじ鉄道を守り育てる活動の活性化

基本方針 9 マイレール意識の醸成												
施策 9-1 肥薩おれんじ鉄道の利用促進												
目 的 ・ ね ら い	➤ 通勤・通学時や日常生活での公共交通利用への自発的な転換や利用定着を促し、公共交通利用者の増加を図る。											
取組内容	➤ 取組① 子供等による肥薩おれんじ鉄道の利用を促進する。 ・ 子供や肥薩おれんじ鉄道を利用したことのない住民等を対象に、「乗り方教室」等を実施し、肥薩おれんじ鉄道に慣れ親しみ、日常的な移動に慣れてもらうことで、自家用車の送迎に頼らなくてもおでかけできる環境を整える。 ・ 沿線学校と連携したイベント企画の継続（年 1 回） ・ 自治体施設等を活用した鉄道体験イベントの実施やミニトレイン運行											
	➤ 取組② 通学における肥薩おれんじ鉄道の利用を促進する。 ・ 地域の中学 3 年生やその保護者を対象に、肥薩おれんじ鉄道を使って通学してもらうためダイヤ等を記載した案内を配布することで、利用を促す。 ・ 各市町の状況に応じ、通学定期購入促進策を検討・実施する。 ・ 定期券所有者を対象に、沿線特典（駅テナントの期限付きサービス）等											
	➤ 取組③ 通勤における肥薩おれんじ鉄道の利用を促進する。 ・ 沿線自治体が率先して、職員に対する肥薩おれんじ鉄道を利用した通勤の促進および情報発信を行う。 ・ 沿線の企業が肥薩おれんじ鉄道を利用した通勤に対する意欲が持てるよう、促進策を検討する。											
	➤ 取組④ 高齢者による肥薩おれんじ鉄道の利用を促進する。 ・ 高齢者がよく利用する場所（公共施設、病院、商店、金融機関などの生活生活関連施設）への肥薩おれんじ鉄道の利用方法等の周知等により、日常的な鉄道利用を促進する取組を進める。 ・ 運転免許返納者に対し、「いきいきシルバー定期」や肥薩おれんじ鉄道の乗車方法を積極的に周知することにより、鉄道の利用を促進する。											
	おれんじ鉄道 ・「乗り方教室」等の実施 ・通勤・通学方法等の周知 ← 県・市町 ・利用促進策の検討・実施 ・住民に対する周知											
ス ケ ジ ュ ー ル	年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	おれんじ	「乗り方教室」等の実施、通勤・通学方法等の周知										
	県・市町	利用促進策の検討・実施、住民に対する周知										

基本方針 9 マイレール意識の醸成												
施策 9-2		住民等が肥薩おれんじ鉄道に親しむ仕組みづくり										
目 的 ・ ね ら い	➤ 沿線地域で肥薩おれんじ鉄道をみんなで守り育てる意識をもって、積極的に応援する行動につなげる。											
取組内容	➤ 取組① 住民の認知度の向上を図るイベントを実施する。 ・「職業体験」や「小学生絵画ラッピング列車」、高校生が企画・実行するイベントなど子供が関わるイベントを実施し、親たちへも訴求しつつ、肥薩おれんじ鉄道に慣れ親しんでもらう仕組みを構築する。											
	➤ 取組② 沿線地域や学校等と連携した美化活動や利用促進活動を実施する。 ・肥薩おれんじ鉄道に愛着を持つ既存のファンや団体、沿線地域や学校等と連携し、駅周辺の美化活動に取り組む。 ・沿線地域の魅力や価値を再発見することを目的に、沿線地域の商工等関係者や学生等を対象としたワークショップを開催し、ワークショップで提案されたアイデアに基づく利用促進活動に取り組む。 ・環境整備やイベントの手伝い等を行う、ボランティア駅長を募る。											
	➤ 取組③ パートナースクラブの拡充や新たな応援制度の導入を実施する。 ・より多くの方々に肥薩おれんじ鉄道に親しんでもらえるよう、肥薩おれんじ鉄道パートナーズクラブ会員の拡大や、協賛施設の拡大を図る。 ・施設設備に対するオーナー制度の導入を検討し、実施する。 マクラギ、つり革、レール、駅名標、シートなど ・駅以外（車両等）へネーミングライツの対象拡大を検討する。 ・必要に応じて、クラウドファンディングや寄附の受付等を検討する。											
	➤ 取組④ 自治体の広報誌等による利用促進 ・自治体広報誌等による PR を実施する。											
おれんじ鉄道 ・ イベントの実施・連携 ・ パートナースクラブの拡充、新制度の導入 ・ クラウドファンディングの検討 県・市町 ・ 助言 ・ 支援 利用促進協議会 ・ 支援 ➔												
ス ケ ジ ュ ー ル	年 度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17
	お れ ん じ	イベント等の実施・連携、応援制度の拡充・検討等										
	県 ・ 市 町	助言・支援										
	促進協議会	支援										

5 計画の達成状況の評価

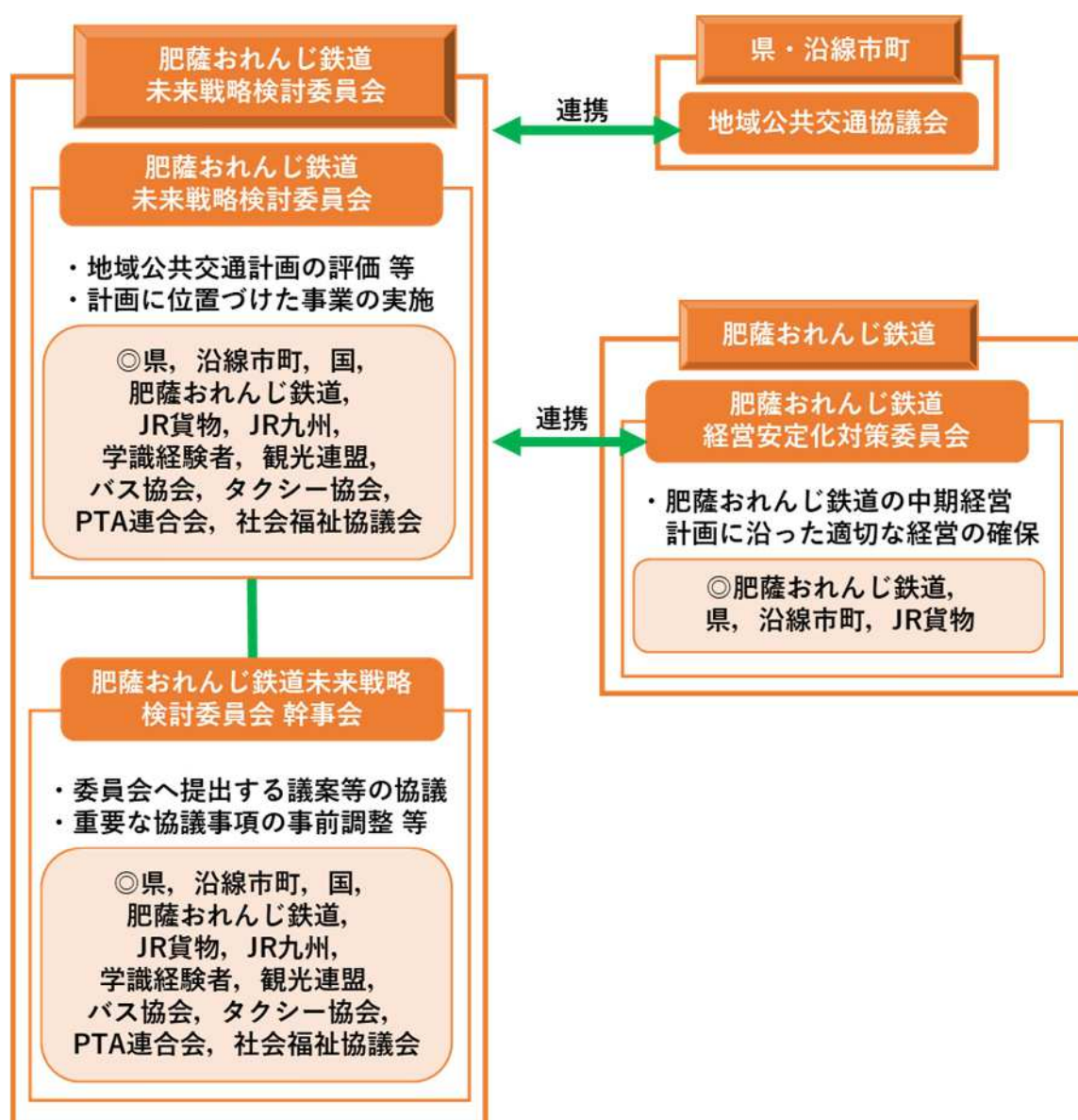
(1) 評価の体制

計画を推進（目標を達成）するためには、計画的に事業を進めることが重要である。

機動的な施策の見直しを図るため、肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会の下に設置している幹事会をモニタリングチームとして活用する。

肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会は、幹事会の協議結果に基づき、本計画の事業実施・進捗状況や目標達成状況の確認及び評価を行い、必要に応じて見直しを行うこととする。

また、両県及び沿線自治体の地域公共交通協議会、肥薩おれんじ鉄道に設置されている「経営安定化対策委員会」とも連携し、公共交通施策の評価にも活かす。



(2) 具体的なPDCAスケジュール

地域公共交通計画の実行力を高めるため、少なくとも年2回（6月、12月）は法定協議会を開催し、モニタリングや評価を実施する。

また、両県の地域公共交通協議会においても評価を実施するとともに、法定協議会開催前に幹事会を開催し段階的な議論を行うことで円滑な合意形成を図る。

このサイクルを計画終了年度である令和17年度まで継続的に実施し、本計画の取組状況やその効果の確認及び評価を行い、必要に応じ見直しを行うこととする。

PDCAスケジュール

		R年度（計画初年度）												R＋1年度												R＋2年度					
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月			
PDCAスケジュール等	協議会			協議会						協議会						協議会						協議会						協議会			
	幹事会	定期的・継続的な目標と実態の検証																													
	地域公共交通計画			当該年度（R年度） 施策検討・決定			次年度（R＋1年度） 予算要求			中間評価（R年度施策）						③両県の地域公共交通協議会による評価 ②次年度（R＋2） 施策検討 ①前年度評価（R年度施策）				次年度（R＋2年度） 予算要求				中間評価（R＋1年度施策）						両県の地域公共交通協議会による評価	前年度評価（R＋1年度施策）
	鉄道事業再構築実施計画							計画認定申請			大臣認定						補助金交付申請							自己評価						補助金交付申請	

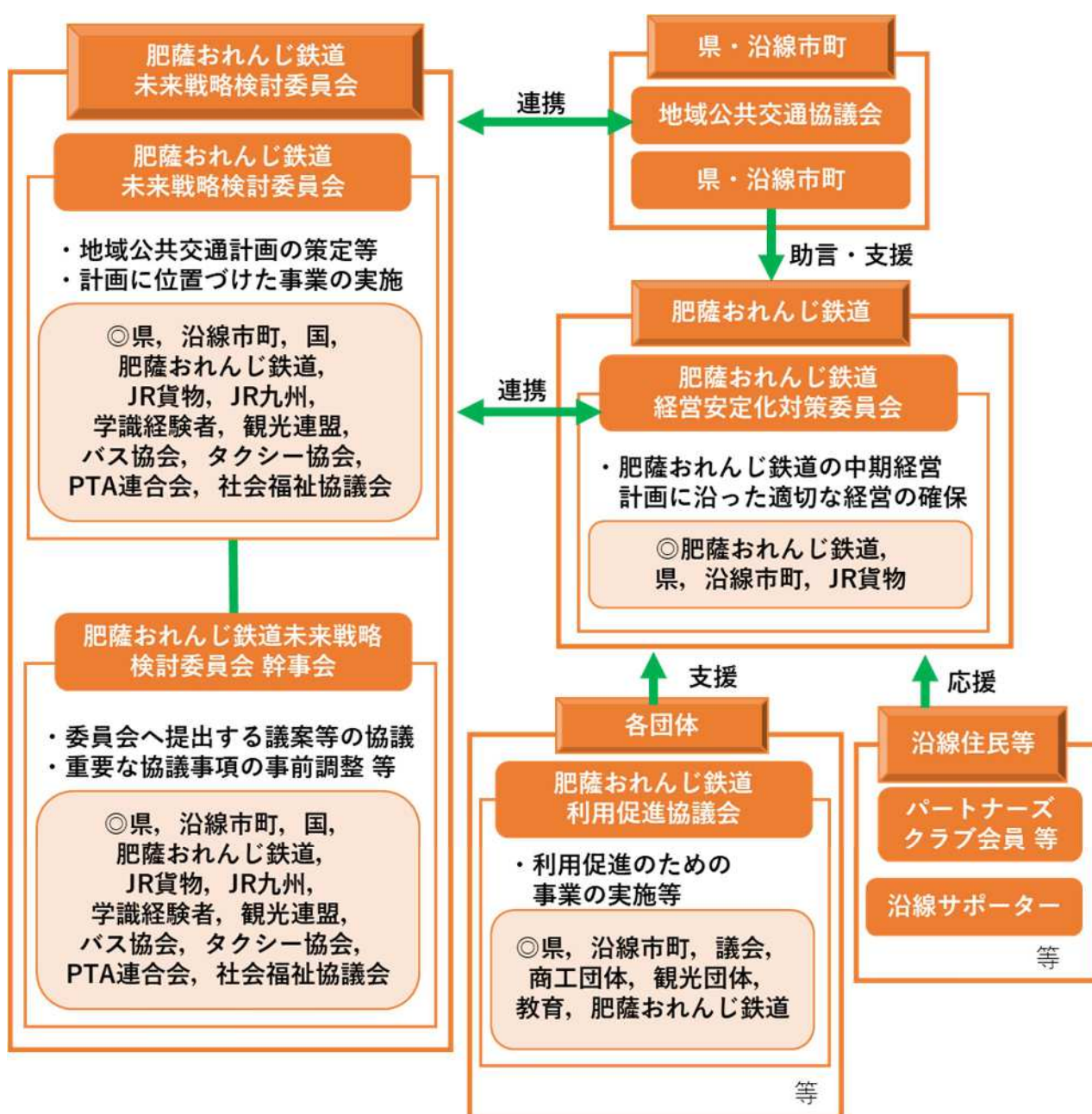
6 計画の推進力

(1) 機動的・横断的な実行体制

機動的に施策を実施するため、肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会の下に設置している幹事会を活用する。

また、肥薩おれんじ鉄道に設置されている「経営安定化対策委員会」や両県及び沿線市町の地域公共交通協議会だけでなく、関係団体、沿線住民等とも連携し、施策の実効性を高める。

《計画の実行体制》



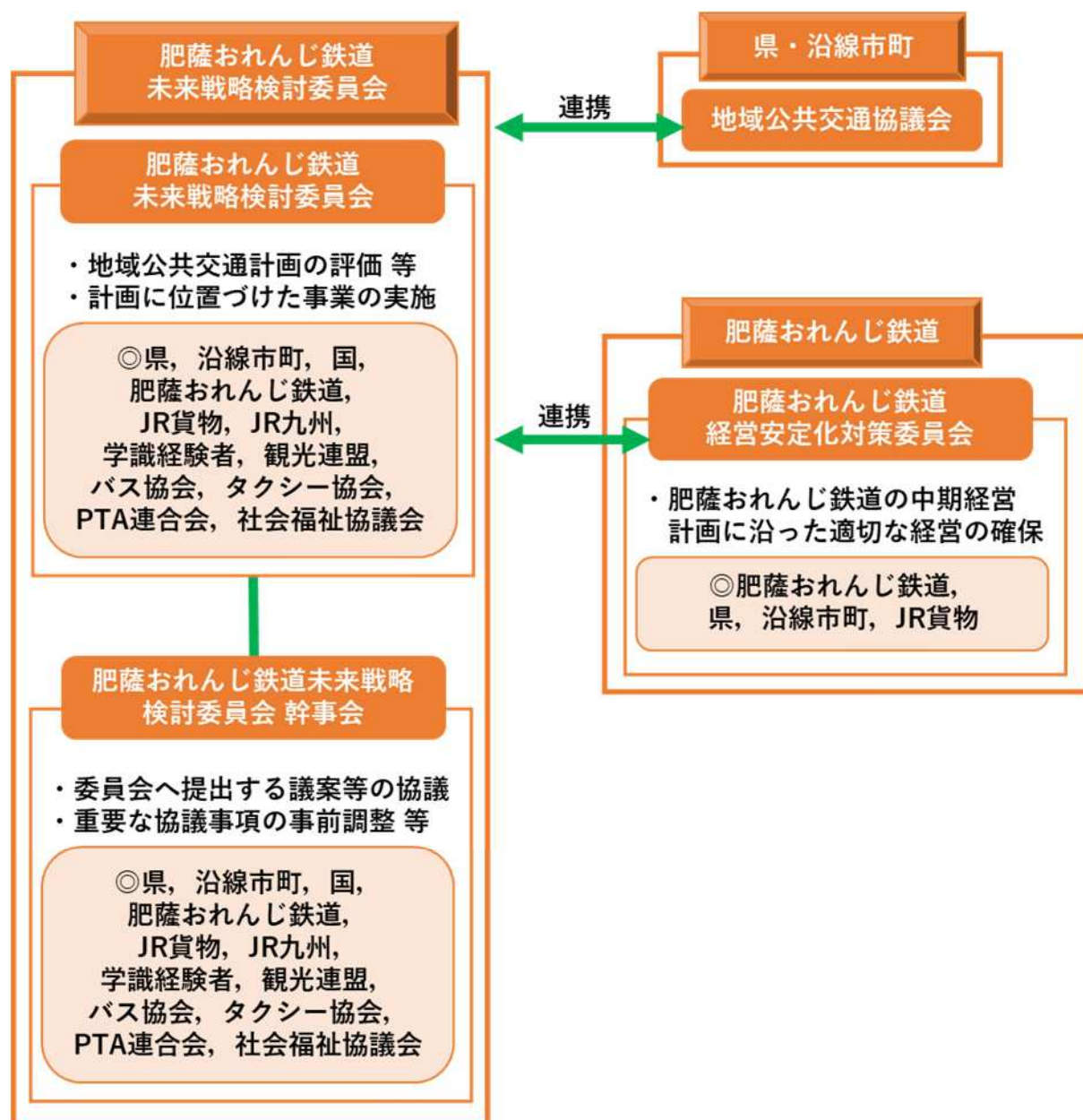
(2) 計画の推進体制

本計画の「基本的な方針」による”目指す姿”の実現に向け、「適材・適所の施策・事業（アクション）」で示した各施策を自治体、交通事業者及び住民等の関係者が連携して進める必要がある。

そこで、計画全体を推進していくために各主体が担うべき役割を以下のとおり整理する。

推進体制一覧	
主 体	役 割
行 政 (県 , 市 町)	➤ 関係者と相互に密接な連携を図りつつ主体的に各施策に取り組む。 ➤ 本計画の全体管理を行いながら、法定協議会を運営する。 ➤ 各自治体における地域公共交通計画を推進する。
交 通 事 業 者	【肥薩おれんじ鉄道】 ➤ 本計画に沿った利用促進や収益増に向けた取組を積極的に実施するとともに、業務効率化等による経営改善を図る。 ➤ 旅客サービスの質の向上を図る。 ➤ 経営環境や利用状況等のデータの収集・分析を行うとともにデータを提供する。 【その他交通事業者】 ➤ 地域公共交通の担い手として、安全で快適なサービスを提供する。
関 係 機 関	➤ 地域公共交通を利用して地域を訪れたくなるような取組に協力する。 ➤ 交通事業者や市町村と連携し、移動サービスとの一体的なサービス提供を図る。
沿 線 住 民	➤ 地域公共交通を維持・活性化に向け積極的に地域公共交通を利用する。 ➤ 地域のイベント等を情報発信するなどして積極的な啓発活動を実施する。

《計画の推進体制》



【参考：肥薩おれんじ鉄道の概要等】

1 設立年月日

平成14年10月31日

2 開業年月日

平成16年3月13日

3 本 社

熊本県八代市萩原町1丁目1番1号

4 資本金

15億6千万円

5 経営主体

熊本・鹿児島両県及び沿線市町等が出資する第三セクター鉄道会社

6 株主

熊本県，八代市，芦北町，津奈木町，水俣市
鹿児島県，薩摩川内市，出水市，阿久根市
日本貨物鉄道株式会社

7 営業区間

八代駅～川内駅

8 営業キロ

116.9Km（熊本側：56.1km，鹿児島側：60.8km）

9 駅数

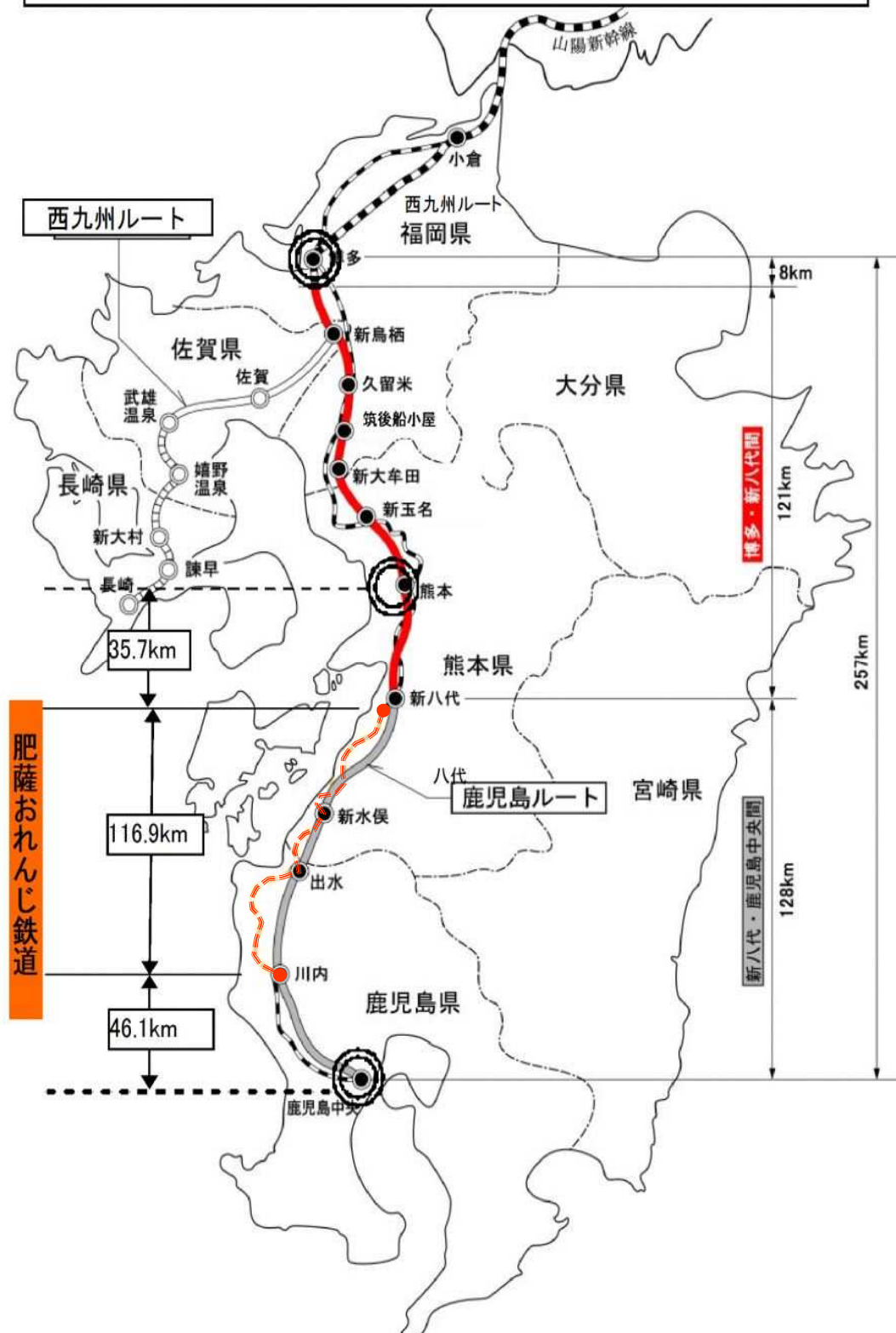
28駅

《内訳》

有人駅10駅（八代，日奈久温泉，肥後田浦，佐敷，水俣，出水
西出水，野田郷，阿久根，川内）

無人駅18駅（肥後高田，肥後二見，上田浦，たのうら御立岬公園
海浦，湯浦，津奈木，新水俣，袋，米ノ津，高尾野
折口，牛ノ浜，薩摩大川，西方，薩摩高城，草道
上川内）

九州新幹線・肥薩おれんじ鉄道路線図



【参考：肥薩おれんじ鉄道株式会社の沿革】

年 月		沿 革
2003 年 6 月 7 月	平成 15 年	鉄道事業の許可 嶋津忠裕社長就任
2004 年 3 月	平成 16 年	九州新幹線の開業に伴い、鹿児島本線の八代―川内間が「肥薩おれんじ鉄道」に移管 肥薩おれんじ鉄道線開業
2005 年 3 月	平成 17 年	たのうら御立岬公園駅新設
2008 年 3 月	平成 20 年	JR 熊本駅 出水駅間直通快速「スーパーおれんじ」 JR 鹿児島中央駅―出水駅間直通快速「オーシャンライナーさつま」 運行開始
2009 年 7 月	平成 21 年	古木圭介社長就任
2010 年 7 月	平成 22 年	「銀河鉄道 999 ラッピング列車」運行開始
2012 年 7 月	平成 24 年	「くまモンラッピング列車 1 号」運行開始
2013 年 2 月 3 月 8 月 10 月 11 月	平成 25 年	営業部 出水駅駅舎内へ移転 観光列車「おれんじ食堂」運行開始 「おれんじカフェ」運行開始 淵脇哲朗社長就任 「ぐりぶーラッピング列車」運行開始
2014 年 1 月 5 月	平成 26 年	「くまモンラッピング列車 2 号」運行開始 「にぎわい交流館」阿久根駅リニューアルオープン
2015 年 4 月	平成 27 年	水俣駅リニューアルオープン
2016 年 4 月 12 月	平成 28 年	JR 九州「クルーズトレインななつ星九州」おれんじ鉄道線乗り入れ 田嶋徹社長就任
2017 年 4 月	平成 29 年	出田貴康社長就任
2018 年 3 月 11 月	平成 30 年	「くまモンラッピング列車 3 号」運行開始 「RAILWAYS」シリーズ 映画「かぞくいろ」公開
2019 年 3 月	平成 31 年	JR 熊本駅―八代駅間直通快速「スーパーおれんじ」 JR 鹿児島中央駅―川内駅間直通快速「オーシャンライナーさつま」 運行廃止
2019 年 6 月	令和元年	台湾鉄路屏東線・南迴線との姉妹鉄道協定結
2020 年 4 月 7 月 11 月	令和 2 年	営業部営業課を営業部営業総務課・企画営業課に改編 令和 2 年 7 月豪雨のため、4 ヶ月間一部運休 全区間運転再開
2021 年 6 月	令和 3 年	古森美津代社長就任
2022 年 4 月	令和 4 年	経営戦略室、営業戦略室を新設

【参考：肥薩おれんじ鉄道の現状等】

項目	内容
1) 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。 ・輸送人員の内訳は、定期（通勤・通学）利用者が約76%を占め、地域を支える交通手段として定着。
②旅客運輸収入	・年々減少傾向にあり、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。 ・旅客運輸収入の内訳は、定期外収入が約63%を占める。
③経営状況	・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。 ・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ことから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。
④中期経営計画	・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。 ・同計画の数値目標として、R8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。 ・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。
2) 駅舎の利用・アクセス等の状況	
①乗降者数年8万人以上の駅	・11駅 （八代、肥後高田、佐敷、水俣、米ノ津、出水、西出水、野田郷、阿久根、上川内、川内）
②乗降者数年8万人以上でバスによるアクセスができない駅	・4駅 （肥後高田、西出水、野田郷、上川内）

③バスによるアクセス ができて待ち時間が 30分以上の駅	・ 4 駅 (水俣, 米ノ津, 出水, 川内)
④キャッシュレス決済 導入済駅	・ PayPay : 7 駅 (八代, 日奈久温泉, 佐敷, 水俣, 出水, 阿久根, 川内) ・ クレジットカード, 交通系 IC, 電子マネー : 6 駅 (八代, 佐敷, 水俣, 出水, 阿久根, 川内)
⑤通路等の整備により 利用者の利便性の向上 等が見込まれる駅	・ 14 駅 (肥後高田, 日奈久温泉, 佐敷, 湯浦, 津奈木, 水俣, 米ノ津, 出水, 西出水, 高尾野, 野田郷, 折口, 阿久根, 上川内)
3) 貨物輸送の現状	
①貨物輸送量	・ 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, 令和 5 年度には鹿児島発着合計で 340 千トンと約 36%減少。
②線路使用料	・ 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。 ・ その後も線路使用料収入は増加傾向, 令和 5 年度は約 10 億円の 収入となっているが, 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, 同鉄道の純粋な利益にすべてはつながらない。
③主な輸送貨物 (鹿児島 発着)	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
4) 沿線地域の概況	
①沿線人口の推移	・ 平成 17 年以降, すべての市町において減少, 令和 7 年以降も 減少が続くと推計。 ・ 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。 ・ 同鉄道が開業後の平成 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) が高い。
②同鉄道の利用と年齢 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 歳の人口との関係は, 相関は見て取れるものの, 徐々に利

	用状況との差が出始めている。 【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は、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。 【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。
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、同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。 ・生徒数は、令和 5 年 5 月時点で約 8 千人となっており、同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。
5) 利用実態（沿線住民へのアンケート結果）	
①日常移動	・沿線住民が日常の移動で利用可能な移動手段は、自家用車（83%）、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。
②利用頻度と利用目的	・沿線住民の利用状況は、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%。 ・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。
③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、「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。 ・「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。