

肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会 最終報告（本編）



令和6年11月22日

目次

I. 現状の課題	3
II. 改善に向けた基本方針	10
基本方針 1.沿線住民のマイレール意識の醸成	15
基本方針 2.鉄道利用者を増やすための駅周辺の賑わいづくり	
基本方針 3.沿線住民の利便性向上を図る駅施設の改良	
基本方針 4.将来の駅機能の維持、安全確保のための老朽施設の更新	17
基本方針 5.不要な不動産の早期の売却・貸付	19
基本方針 6.新たな手法の導入による二次交通アクセスの向上	22
基本方針 7.車両・サインの整備など観光客の受入環境整備	25
基本方針 8.おれんじ鉄道を中心とした広域観光ルートの設定	29
基本方針 9.沿線一体となった国内外へのプロモーション強化	32
III. 収支試算	34

I .現状の課題

肥薩おれんじ鉄道を取り巻く環境

沿線の人口減少や少子高齢化、モータリゼーションの進展によって、肥薩おれんじ鉄道の利用者は減少し、厳しい経営状況にあるが、沿線住民のアンケートでは、同鉄道がなくなると、様々な社会生活に負の影響があると認識されている

1. 肥薩おれんじ鉄道の現状

■ 利用者減少によって厳しい経営状況へ

- ✓ 年間利用者数は年々減少傾向であり、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
- ✓ 結果、旅客運輸収入も年々減少しており、令和5年度は約345百万円と開業した平成16年度と比較し、約34%減となっている
- ✓ 経営状況は厳しく、令和5年度決算では約7.8億円の減価償却前営業損失を計上し、短期借入で運転資金を融通している

2. 沿線地域の概況

■ 人口減少と少子化が進む中、イベント・観光需要の取り込みが鍵に

- ✓ 沿線市町の人口は平成12年以降減少しており、特に、主要利用者である通学利用を行う15～19歳の減少率が高くなっている
- ✓ 人口減少に伴い、通勤・通学定期の利用者は減少してきているが、通学定期は人口よりも減少幅が大きくなってきている
- ✓ 定期外利用は、買い物や通院などの住民利用以外に、地域イベント・観光利用が多いと推定され、この需要の取込みが重要である

3. 利用実態

■ 自動車利用が中心であるが、同鉄道がなくなると社会生活に負の影響があるとの住民意識

- ✓ 沿線住民の通勤・通学の利用頻度の多い移動手段は自家用車（53.6%）であり、肥薩おれんじ鉄道については1.8%となっている
- ✓ 買い物、通院においても、自家用車（80.4%、70.8%）の利用が多く、肥薩おれんじ鉄道は、それぞれ1.2%、1.6%に留まる
- ✓ 沿線住民の69%が、過去1年間で肥薩おれんじ鉄道を利用しておらず、週1回以上利用する住民は2.1%となっている
- ✓ 自家用車利用が多い一方、20.5%の沿線住民が肥薩おれんじ鉄道が日常の生活に必要な交通手段であると認識している
- ✓ 同鉄道が無くなった場合には、若者の通学手段や旅行など文化的に豊かな社会生活、経済活動等に負の影響があると認識されている

本委員会における課題仮説と調査委託事項

第1回委員会において下記の課題が提起され調査委託事項が決定した

本委員会における初期課題仮説

■ 定期外利用の拡大に向けての課題

- ✓ 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

■ 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ことが必要
- ✓ 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

本委員会での議論の柱立て

- ① 沿線地域における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 持続可能な運行を可能とするため、短中期的な取組・長期的な取組に分けて施策を立案

調査委託事項

- 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

肥薩おれんじ鉄道が抱える課題(1/3)

■ 沿線地域とのつながりに向けた課題

課題1

沿線住民の 定期外利用の少なさ

- ✓ 買い物、通院においても、自家用車（80.4%、70.8%）の利用が多く、肥薩おれんじ鉄道は、それぞれ1.2%、1.6%に留まる
- ✓ 沿線住民の69%が、過去1年間で肥薩おれんじ鉄道を利用しておらず、週1回以上利用する住民は2.1%となっている
- ✓ 様々なイベントや広報によって、肥薩おれんじ鉄道に対するマイルール意識を醸成し、利用を促進することが重要である

課題2

駅周辺の賑わいの不足

- ✓ 水俣駅は平成27年にリニューアルし、飲食テナントが入居していたが、現在は退去して空室となっている
- ✓ 同様に肥後田浦駅や上川内駅などかつてテナントが入っていた駅も現在は空きとなっている
- ✓ 出水駅も現在人通りが少ない状況にあるが、出水市では出水駅から出水麓武家屋敷までの商店街に観光客等の回遊を促し、賑わいの創出を図っていききたいというニーズも出ている

■ 資産の有効活用に向けた課題

課題3

利便性が高くない駅の施設

- ✓ 各駅の施設に関して、利便性向上のために改善してほしいという利用者の声があがっているが、現状は対応できていない
- ✓ 佐敷駅では、駅舎側と駅裏側のコミュニティセンターを繋ぐ陸橋が設置されているが、陸橋は高齢者や障がい者が利用しにくい、鉄道利用者が陸橋からホームに降りられないといった課題がある
- ✓ 高校生の利用の多い西出水駅では、ホームから駅舎向かい側の学校方面へ降りる跨線橋がない、高専に近い肥後高田駅はトイレが汲み取り式で駐輪場にも雨よけが無いなどの課題がある

肥薩おれんじ鉄道が抱える課題(2/3)

課題4

老朽化した駅関連施設の 更新費用の将来負担

- ✓ 駅舎の築年数は、日奈久温泉101年、佐敷100年、出水73年、上川内72年、高尾野68年、野田郷65年など一般的な建築物の耐用年数を大きく超えている
- ✓ 今後10年を見渡すと、施設を維持していくためのメンテナンス費用も一定程度掛かることが予想されるとともに、施設によっては耐震補強なども必要となる
- ✓ 利用者が少ない駅のトイレや、列車の停車位置にないなどの理由でほぼ使用されていないホーム待合所のスレート屋根の雨よけにも、今後も維持費用が掛かることが予想される

課題5

多くの未使用土地と 固定資産税の 軽減措置の終了

- ✓ 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は、20年間は税率を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、この軽減措置がなくなる
- ✓ この費用負担に対応するため、未使用地の処分（売却、譲渡、貸付など）を急ぐ必要があり、同社内部で精査した結果、処分可能な土地は39件、隣接地整理後で22のグループとなった
- ✓ 処分にあたり、分筆や傾斜地の造成費用も必要となるため、最適な方法を検討する必要がある

■ 定期外利用の拡大に向けた課題

課題6

主要施設への 二次交通の不足

- ✓ 肥薩おれんじ鉄道の駅から徒歩で行ける沿線の主要施設は多くなく、駅からの二次交通が重要となるが、現状では必ずしも充実しているとは言い難い
- ✓ 定期外利用の拡大で鍵となる観光客の増加を図るうえでも、限られた時間の中で、効率的に観光地を周遊したい観光客にとって、交通アクセスは観光地選定において重要となる
- ✓ マイレール意識の醸成や沿線観光プロモーションを強化したとしても、二次交通手段が無いことにより、利用者が自家用車を選択することが危惧される

肥薩おれんじ鉄道が抱える課題(3/3)

課題7

観光受入態勢が十分とは言えない鉄道施設・設備

- ✓ 観光利用者の拡大にあたり、便数の制限があるおれんじ食堂やおれんじカフェだけでこれを賄うというのは周遊プランの作成にあたっても限界がある
- ✓ 一般車両の利用も周遊プランの中に入れてたいが、ボックスシートでテーブルが無いなど、観光客の満足度を考慮すると課題がある
- ✓ さらに、各駅の観光案内のサインやアナウンスを含めたインバウンド対応も十分とは言い難く、世界的に標準となりつつあるキャッシュレス対応もできていない状況にある

課題8

沿線全体で連携した魅力ある観光コンテンツの不足

- ✓ 県全体の多くの観光スポットがリストアップされたサイトや、各市町単位での観光サイトはいくつかあるが、各観光スポットが個別に紹介されていて、沿線全体での連携性を感じにくい
- ✓ また旅行者は大自然や歴史的建造物の景観だけでなく、特に、食事や各種アクティビティ、体験プログラム、宿泊施設などの体験や癒しを重視しているが、その訴求が十分とは言えない
- ✓ 沿線全体のブランディングに繋がるテーマ性やストーリーを設定した上で、食文化やアクティビティなどを強化・育成し、おれんじ鉄道を利用した観光プランにこれらを折り込むことが重要である

課題9

消費者に届かず、刺さってないプロモーション

- ✓ おれんじ食堂の認知度は九州内で43%と熊本・鹿児島両県以外では低く、また知名している人も45%しか内容を理解しておらず、さらに内容を理解した人も15%しか乗っていない
- ✓ 少ない広告予算で広く薄いプロモーションをしていることや広告コンテンツの情報が目に入りにくく、特徴が伝わりにくくなっていること、無料の広報を積極的に使えていないことが、その原因である
- ✓ また、競合観光地や観光列車と比較する消費者にとって、移動手段である列車の案内だけでは訴求力が薄いため、周辺観光を含めた魅力的なプランを提案することが重要である

今後の取組の方向性

1. 沿線地域とのつながり

■ 鉄道駅を生かした賑わい・コミュニティの場づくり

- ✓ 肥薩おれんじ鉄道の主な利用者である学生や駅周辺の事業所等と連携し、駅周辺の人の流れを作り出し、賑わいを創出する
- ✓ 駅や周辺施設を活用したイベントの実施や、駅へのアクセス改善など、マイレール意識醸成に向けた施策のさらなる充実を図る
- ✓ これらを通じて、沿線住民と肥薩おれんじ鉄道が共創して地域活性化を図る

2. 資産の有効活用

■ 国庫活用の検討による老朽化施設の駅複合化による更新

- ✓ 現状、構内踏切や跨線橋が十分に整備されていない駅もあり、利便性は高いとは言い難い
- ✓ 開業時にJRから譲り受けた施設・設備は現在の事業規模を勘案すると過大となっているものもあり、また、それらの老朽化も進行しているため、その維持管理コストが経営課題となっている
- ✓ 老朽化した施設で更新が必要なものは、社会資本整備総合交付金など国庫補助の活用を検討することで、利便性を考慮した複合的な駅とするよう検討する
- ✓ さらに必要性の低い資産に関しては、売却、譲渡、貸付などによって処分し、スリム化、効率化を図っていくことが重要である

3. 定期外利用の拡大

■ プロモーション強化と観光魅力度の向上を通じた域外利用者の取込み

- ✓ おれんじ鉄道の利用者増加に向けては、人口減少の影響が少ない国内外の観光需要を取り込み、定期外利用の拡大を推進する
- ✓ これまでも、おれんじ食堂の各種プランの企画、おれんじカフェによる国内外の団体集客、企画切符の販売促進などを行ってきたが、おれんじ食堂の乗車率は損益分岐点の5割に届かず、おれんじカフェの売上規模も数十～数百万円と大きな収益となっていない
- ✓ そのような中、肥薩おれんじ鉄道では中期経営計画の中でプロモーション強化に取り組んでいるが、まだ県外での認知度は高くなく、また、乗りたいと思えるような魅力的なコンテンツが十分に発信できていない
- ✓ さらに、駅から主要施設や主要観光スポットへの二次交通アクセスも現状では十分とは言い難い面もあるため、これらの改善を図ることも重要である

II.改善に向けた基本方針

課題と改善に向けた基本方針

上述した課題の改善に向けての基本方針を以下の通り整理した

■ 課題一覧

1. 沿線住民の定期外利用の少なさ
2. 駅周辺の賑わいの不足
3. 利便性が高くない駅の施設
4. 老朽化した駅関連施設の更新費用の将来負担
5. 多くの未使用土地と固定資産税の軽減措置の終了
6. 主要観光スポットへの二次交通の不足
7. 観光受入態勢が十分とは言えない鉄道施設・設備
8. 沿線全体で連携した魅力ある観光コンテンツの不足
9. 消費者に届かず、刺さってないプロモーション

■ 基本方針

沿線地域との
つながり

1. 沿線住民のマイレール意識の醸成
2. 鉄道利用者を増やすための駅周辺の賑わいづくり

資産の
有効活用

3. 沿線住民の利便性向上を図る駅施設の改良
4. 将来の駅機能の維持、安全確保のための老朽施設の更新
5. 不要な不動産の早期の売却・貸付

定期外
利用の
拡大

6. 新たな手法の導入による二次交通アクセスの向上
7. 車両・サインの整備など観光客の受入環境整備
8. おれんじ鉄道を中心とした広域観光ルートの設定
9. 沿線一体となった国内外へのプロモーション強化

基本方針(1/3)

■ 沿線地域とのつながりに向けた基本方針

方針 1

沿線住民の マイルール意識の醸成

- ✓ 沿線住民の方が、買い物や仕事、レジャーやイベントなどの移動手段として、肥薩おれんじ鉄道を選択肢の一つにしてもらえるよう、沿線住民との接点を増やしていく
- ✓ 施設設備に対するオーナー制度などを導入する
- ✓ 子どもを対象としたイベントなどを行い親たちへも訴求するとともに、そのイベントにおいて高校生に企画や実行ボランティアとしての参画を募る

方針 2

鉄道利用者を増やすための 駅周辺の賑わいづくり

- ✓ 人口減少と少子高齢化が進む沿線市町のまちづくりにとって、その中心の一つとなる駅また駅周辺の賑わいづくり・コミュニティの場づくりは重要なテーマである
- ✓ 社会資本整備総合交付金など国庫補助の活用も視野に、駅の複合化を通じて、駅周辺の人の流れを作り出すとともに、肥薩おれんじ鉄道の利用者増も図っていく
- ✓ また、駅舎の空きテナントに関しても、不動産事業者とも連携し、早期にテナントを埋めることで、賑わいづくりと家賃収入の確保を図っていく

■ 資産の有効活用に向けた基本方針

方針 3

沿線住民の利便性向上を 図る駅施設の改良

- ✓ 沿線住民の利用者がおれんじ鉄道を利用する際に不便さを感じている駅施設に関して、社会資本整備総合交付金など国庫補助の活用も視野に改良を検討する
- ✓ 佐敷駅では、駅舎側と駅裏側のコミュニティセンターを繋ぐため、線路を平面で交差する踏切の導入や陸橋から直接ホームに降りられるよう跨線橋を改良する
- ✓ 同様に、西出水駅のホームから近隣の高校方面へ降りるための跨線橋の設置や肥後高田駅のトイレの水洗化、駐輪場の雨よけなどの導入を検討する

基本方針(2/3)

方針4

将来の駅機能の維持、 安全確保のための 老朽施設の更新

- ✓ 肥薩おれんじ鉄道では、築50年を超える駅を多く抱えているが、今後10年を見渡し、社会資本整備総合交付金など国庫の活用も視野に更新を検討する
- ✓ 特に、日奈久温泉駅や佐敷駅、出水駅、上川内駅など築70年～100年となっているものは、更新を通じて、将来のメンテナンスコストの低減や安全性確保を検討する
- ✓ この時に、各沿線市町のまちづくりや観光、福祉など行政上のニーズも満たす複合的な機能を持った駅へと更新を図っていく

方針5

不要な不動産の 早期の売却・貸付

- ✓ リストアップされた売却対象不動産に関しては、地元不動産事業者とも連携し、早期に処分を行っていく
- ✓ この時、面積の大きい土地の分筆費用や傾斜地等の造成費用など掛かるものもあるため、売却だけでなく、貸付など幅広く検討を行っていく
- ✓ 線路沿いの法面など売却・貸付が困難な土地については、大規模な植栽などを行って、列車から車窓が楽しめる名所として利用することも検討する

■ 定期外利用の拡大に向けた基本方針

方針6

新たな手法の導入による 二次交通アクセスの向上

- ✓ 二次交通強化にあたり、駅から路線バスのルートや便数を増やすことは、運転手不足など課題を抱えるバス会社には容易ではないため、ライドシェアなど新たな手法の導入を検討する
- ✓ 沿線のオンデマンド交通やレンタサイクル、シャトルバス、タクシーなども検索・予約・決済を一元的に実施できる仕組みを検討する
- ✓ バス・タクシーの運行がない地域には、ライドシェアの導入も検討する

基本方針(3/3)

方針 7

車両・サインの整備など 観光客の受入環境整備

- ✓ 一般車両も転換式や回転式のクロスシートに変更し、折り畳み式テーブルを設置するなど観光利用にも適したりリニューアルを行う
- ✓ さらに、世界的に広まっているタッチ決済など比較的運用コストの安いキャッシュレス対応を行うことにより国内外の利用者の利便性を高めていく
- ✓ また観光案内サイン・アナウンスの多言語化対応など、国内外の観光利用者を意識した環境整備を行う

方針 8

おれんじ鉄道を中心とした 広域周遊ルートの設定

- ✓ 現状、他の観光地や観光列車と比較して魅力度が低い一因となっている鉄道・市町バラバラの観光情報発信を、県境を跨ぎ、関係団体が一体となって観光振興や情報発信を行う
- ✓ 沿線の観光資源をピックアップし、列車を乗り降りしながら、それらを周遊するルート案を作成し、沿線全体のストーリーやテーマを設定する
- ✓ これに合わせて、食文化や観光スポットの魅力度を上げるための活動や駅から観光スポットまでの二次交通整備なども沿線自治体とともに推進していく

方針 9

沿線一体となった 国内外への プロモーション強化

- ✓ 広告とは別に重要な広報活動は、受け身の姿勢から攻めの姿勢へ転じ、沿線一体となり、ニュース性、話題性のある仕掛けやイベントを企画した上で、Web広報媒体へも積極的に発信していく
- ✓ 広告は、海外を含めてターゲットを明確化し、そのターゲットに訴求できる観光プランや広告コンテンツを作成するとともに、Webを最大活用して、集中的にプロモーションを実施していく
- ✓ HPも沿線観光スポットのプロモーションとの一体化と合わせて、よりユーザーに魅力が伝わるコンテンツとしていくとともに、インバウンド顧客にも対応できるよう多言語化対応を行っていく

基本方針 1 .沿線住民のマイレール意識の醸成

沿線住民のマイルール意識の醸成に向けた施策案

幅広く沿線住民にマイルール意識を持ってもらうため、セグメントごとに肥薩おれんじ鉄道を知り、体験し、身近に感じてもらう施策を実施

子ども向け施策

《お子様限定!》おれんじ感謝デー

- コロナ禍で中止となったおれんじ感謝デーを復活させる
- 鉄道の日等、イベント実施日限定で小学生以下一回〇〇〇円（又は無料）で乗れる感謝デーを設定 ※年1回程度
- 広報誌による告知、出水車両基地で鉄道に親しむ体験と同時に乗車を経験する機会とする

小学生絵画ラッピング列車の運行

- 小学生絵画ラッピング列車を運行することで、絵を描く段階や走っている姿を見る、また、家族で乗車する等、肥薩おれんじ鉄道を身近に感じる機会が増える効果を狙う
※各地域青年会議所等と連携する

学生向け施策

自社主催イベントの企画・運営ボランティアとして参加

- 学生に企画段階から参加してもらい、学生のニーズを汲んだ駅でのイベントを実施
- ステージや販売、体験ブースなどのイベントアイデア出しから準備まで学生スタッフも参加
- イベント当日の運営にも参加してもらい、“鉄道を共に盛り上げる”体験を学生にしてもらう

鉄道駅の活用策検討・実施の連携

- 学生利用の多い駅の活用策を授業の一環で考え、実施に向けての過程まで経験するプロジェクトを検討

駅構内放送等に、学校PRや学生による鉄道アナウンス

- 車内や駅構内放送のチャイム、音声案内等を高校生アイデア募集、放送案内の定型文録音等を学生参加型で実施

沿線住民向け施策

“振り鉄”さん限定フリー切符

- おれんじ食堂に手を振ってくれる“振り鉄”さんに1年に1回使えるフリー切符配布
※振り鉄認定証発行

オーナー制度 「パートナーズクラブ」

- 現行のパートナーズクラブのあり方を見直し、例えば、会費型〇〇オーナー制度の創設（車両※検査費用充当、ネーミングライツ）などを追加

鉄道ファン向け施策

SNSフォロワー限定ファンイベント開催

- 貸切列車を活用して、鉄道ファンに向けたイベントを実施
- 肥薩おれんじ鉄道の写真展や鉄道グッズ等のオークション販売などを企画

-
- 基本方針 2 .鉄道利用者を増やすための駅周辺の賑わいづくり**
 - 基本方針 3 .沿線住民の利便性向上を図る駅施設の改良**
 - 基本方針 4 .将来の駅機能の維持、安全確保のための老朽施設の更新**

地元自治体と協力し、利便性向上により駅を地域の拠点として活性化

No	市町	対象駅	利便性向上策	連携検討先	基本方針※1
1	八代市	肥後高田	学生の利便性に配慮した活性化及びリノベーションの検討	熊本高専・八代工業高校	2、3、4
2		日奈久温泉	国道3号線を通らない温泉街までの散策ルートを新設 駅の待合スペースでのイベント強化や鉄道資料スペースを設置	地元観光関連組合など	2、3
3	芦北町	肥後田浦	空きスペースの民間活用を検討		3
4		佐敷	コミュニティセンターと駅の一体化に向け跨線橋や構内踏切を設置		2、3、4
5		湯浦	観光客の利便性を配慮し、星野富弘美術館へのアクセス強化		3
6	津奈木町	津奈木	便所と駐輪所、待合所の一体化と商工会利用スペースの拡大		3
7	水俣市	水俣	駅と連携した宿泊施設の検討（平面交差通路の設置を含む） 駅前広場ふれあい館と駅舎内の有効活用	水俣高校	2、3
8	出水市	米ノ津	学生の利便性に配慮した活性化及びリノベーションの検討	出水商業高校	3
9		出水	コミュニティセンター等の複合施設の開発の検討		2、3、4
10		西出水	学生の利便性に配慮した活性化及びリノベーションの検討 出水中央高校側への通路等の整備	出水工業高校、出水中央高校、出水高校	2、3、4
11		高尾野	酒造会社のイベント販売スペースなど民間活用策の検討		2
12		野田郷	学生の利便性に配慮した待合室活性化策の検討 野田女子高校側への通路等の整備 空きスペースは民間による活用策を検討	野田女子高校	2、3
13	阿久根市	折口	海水浴場に近い立地を生かし、観光拠点として活性化		3
14		阿久根	複合化された駅舎を活かし、シェアサイクルを拡充しサイクルステーションの機能を強化	観光案内所など	3
15	薩摩川内市	上川内	簡易サイクルステーションの設置、駐輪場の整備 空きスペースは民間による活用策を検討	地元民間業者など	2、3

※この他、主要駅を中心に、インバウンドを含む観光客向けの二次交通や観光地に関する案内表示を整備する

基本方針 5. 不要な不動産の早期の売却・貸付

不要な不動産の早期の売却・貸付の具体施策 ～土地～

- 処分可能な39の地番別の土地を、隣接地の22のグループでまとめ、不動産事業者を通して売却・貸付を検討した
- そのうち4グループについては売却の可能性があるが、固定資産評価額で5,000千円程度にて売却が見込まれる
- 売却が困難な土地については、いすみ鉄道やわたらせ渓谷鐵道のように季節の草花を植え、観光スポットの一つとしての活用を検討

■ 民間売却が困難な場合の活用案

土地形状	対象地
傾斜地（線路脇）	■ 湯浦駅、高尾野駅、上川内駅の駅裏の線路脇の細長い土地
崖地	■ 線路横の崖地 ■ 田浦町大字井牟田獨塩屋、阿久根市大川深迫、薩摩高城駅裏



出所：トリパ



出所：中日新聞



出所：千葉観光ナビ

不要な不動産の早期の売却・貸付の具体施策 ～建物・施設～

建物・施設については維持費用に比較して撤去費用が過大であるため、安全確保を目的とした撤去を進めることとする

■ 肥薩おれんじ鉄道の建物・施設処分の考え方

乗客が利用する施設		業務で利用する施設	
駅舎	<ul style="list-style-type: none"> 市町において駅舎の有効活用（公共施設の複合化等）ができる場合には、市町と連携 	詰所・諸舎	<ul style="list-style-type: none"> 使用していない建物は補修を必要とするタイミングで撤去
ホームの待合所 雨よけ	<ul style="list-style-type: none"> 列車の停車位置にないなど、ほぼ使用されていないホーム待合所及び雨よけのスレート屋根は、補修を必要とするタイミングで撤去（金属屋根は当面維持） 	乗務員宿泊所	<ul style="list-style-type: none"> 出水駅の集約化に合わせて建物の集約化を検討
便所	<ul style="list-style-type: none"> 市町において駅舎の有効活用（公共施設の複合化等）ができる場合には、市町と連携 	倉庫	<ul style="list-style-type: none"> 集約・売却
		工務センター	<ul style="list-style-type: none"> 佐敷・阿久根の工務センターを出水に集約を検討 集約後の土地は売却を検討（詳細は次頁）

基本方針 6 .新たな手法の導入による二次交通アクセスの向上

新たな手法の導入による二次交通アクセスの向上の施策案

二次交通アクセスの向上に当たっては既存交通手段の拡張に留まらず、新たな手段の導入も検討する

■ 既存の二次交通手段の拡張

オンデマンド交通の観光利用の強化

- 住民向けに展開している乗合タクシーやコミュニティバスなどオンデマンド交通の観光客利用の可能性について検討する
- また、例えば芦北町の「ふれあいツクールバス」のように住民に限定していない公共バスの観光客への利用案内なども強化する

シーズン限定シャトルバスの導入

- 折口駅から脇本海水浴場及びグランピング施設への、夏季限定のシャトルバス等の運行を検討する

■ 新たな手段の導入検討

主要目的地までをつなぐルート構築

- 肥薩おれんじ鉄道が導入している予約や決済手段であるMaaS（my route・乗換案内・RYDE PASS）を、主要駅を中心に、バスやタクシー、オンデマンド交通、レンタサイクルへの適用を検討する

新たな移動手段の導入

- サイクルトレインの特徴を活かして、駅の観光拠点化に向けてレンタサイクルの充実を検討する
- 阿久根駅におけるライドシェアなど、民間事業者と連携した新たな移動手段の導入も検討する

主要目的地までをつなぐルート構築

- 主要駅の関係交通機関であるバス、タクシー事業者などと連携し、主要目的地までをつなぐわかりやすいルート（交通手段・料金）を設定する
- 予約から決済までをスムーズにできるよう、肥薩おれんじ鉄道が使用しているMaaSアプリの活用も検討

■ 交通手段及び事業者

沿線市町	主要駅	主要観光地	交通機関・交通事業者
八代市	日奈久温泉駅	日奈久温泉街	構内タクシー
芦北町	佐敷駅	うたせ船	構内タクシー・ふれあいツクールバス 駅レンタサイクル
津奈木町	津奈木駅	赤崎小学校／平国小学校／亀萬酒造	タクシー レンタサイクル
水俣市	水俣駅	エコパーク／湯の児／湯の鶴	構内タクシー みなくるバス
出水市	出水駅	武家屋敷／ツル渡来地	タクシー レンタサイクル
阿久根市	阿久根駅	グランピング施設／海水浴	構内タクシー
薩摩川内市	川内駅	甲冑工房丸武／甕大橋	タクシー コミュニティバス／デマンド交通／甕島航路

基本方針 7.車両・サインの整備など観光客の受入環境整備

車両・サインの整備など観光客の受入環境整備 ～車両シート～

観光目的でも一般車両が利用できるよう、シートを更新し、観光客に非日常感やワクワク感を提供する

■ 車両シート更新の方向性

- 便数に限りのあるおれんじ食堂や一般車両も観光目的で利用してもらえよう、現在のボックスシートを転換式や回転式のクロスシートへの変更を検討する
- この時、クロスシートのデザインも、カラフルなりゾート風など非日常感やワクワク感のあるデザインとするのも一案
- 長良川鉄道では、クラウドファンディングを活用し、車体のラッピングだけでなく、床や壁面にも装飾をし、話題を集めている例もある
- SNSなどでの写真等の投稿が拡散することも狙う

■ 現状の一般車両の座席



出所：車内観察日記<https://ameblo.jp/seventhheaven1992/entry-12573290761.html>

■ 他社事例



JR九州
ハウステンボス

出所：乗りものニュース
<https://trafficnews.jp/photo/89574>



東急
Q SEAT

出所：マイナビニュース
<https://news.mynavi.jp/article/20230809-toyokoqseat/>



長良川鉄道
わくわく探検号

出所：TABIZINE
<https://tabizine.jp/article/610865/>

車両・サインの整備など観光客の受入環境整備 ～サイン～

利用者の利便性向上に向け、利用方法や周遊ルート、近隣観光地、二次交通の案内サインを強化する

■ サイン強化の方向性

- ▶ インバウンドを含む観光客が快適に旅行を楽しめるために案内表示を強化する
- ▶ デジタルサイネージや動画、多言語対応、ピクトグラム、ローマ字表示の活用など利用者視点で使いやすい案内方法を検討する
- ▶ 案内する内容の一例
 - ✓ 肥薩おれんじ鉄道に関する情報
 - 路線図や乗り方、運賃の支払い方法の掲示
 - 目的駅までの所要時間
 - 車窓からのビュースポット など
 - ✓ 主要駅の周辺観光スポットの案内や周遊ルート
 - 観光スポットで体験できる内容の案内
 - 観光スポットの滞在時間目安と肥薩おれんじ鉄道の乗継時刻表 など
 - ✓ 観光スポットまでの二次交通の案内
 - 路線図や乗り方、運賃の支払い方法の掲示
 - 車内での音声案内
 - バス停車停留所名やバス運賃額
 - タクシー乗り場と料金目安
 - MaaSの使い方 など

■ 観光案内サインの整備事例（再掲）

【JR多度津駅構内の多言語観光案内版】

- インバウンド観光の活性化や来町者の周遊促進のため、JR多度津駅構内に多言語観光案内板「多度津観光ナビ」を設置
- デジタル観光マップ「たどつたんぼう」やイベント情報等のお知らせを表示
- 多度津観光ナビには、「かがわWi-Fi」のアクセスポイントも設置



出所：多度津町
<https://www.town.tadotsu.kagawa.jp/soshikikarasagasu/seisaku/kankoka/kanko/2264.html>

車両・サインの整備など観光客の受入環境整備 ～キャッシュレス決済～

国内外からの来訪者が躊躇することなく、鉄道を利用できるようキャッシュレス決済の導入を検討する

■ キャッシュレス決済の方向性

- デジタル化の進展により、全世界的に様々な業種でキャッシュレス化が進んでいる
- 国内はSuicaを代表とする交通系ICカードが普及してきたが、初期導入コスト・ランニングコストの安さなどから、地方の鉄道・バス会社においては、Visaタッチなどの非接触型のクレジットカード決済の導入が進んでいる
- 海外の鉄道やバスでも非接触型のクレジットカードが標準となりつつあるため、インバウンド観光客などへの対応が行いやすいからである
- 肥薩おれんじ鉄道においても、国内外からの来訪者の利便性向上のために、非接触型クレジットカード等キャッシュレス決済の導入を図っていく

■ 京丹後鉄道の例

有人駅では駅構内で、無人駅では列車内に設置されたVisaタッチリーダーにクレジットカードをかざす



基本方針 8.おれんじ鉄道を中心とした広域観光ルートの設定

おれんじ鉄道を中心とした広域観光ルートの設定に向けた施策

現状、他の観光地や観光列車と比較して魅力度が低い一因となっている鉄道・市町でバラバラの観光情報発信を、県境を跨ぎ、関係団体が一体となった観光振興や情報発信に変更を行う

■ 広域観光ルートの設定に向けた主要施策

魅力的なストーリーを持つ 沿線周遊ルートの設定

- 尾道から今治までのしまなみ海道や、島根と鳥取を統合した山陰観光などのように、県境を跨いだ観光情報の発信があると、旅行者の観光候補地となりやすい
- 旅行者が魅力を感じる沿線全体のストーリーやテーマを設定し、観光列車のみならず、一般車両を乗り降りしながら、両県を跨いだ沿線の観光スポットを楽しめる周遊ルートを作成する

域外誘客の鍵となる 食文化の磨き上げ

- 観光客が訪問地選定する際に重視するご当地料理として、他地域では、門司港焼きカレーや中津からあげ、宇都宮餃子、糸島牡蠣小屋など地域の歴史や環境を生かしたストーリーを作り出し、複数店舗が提供し、新たな食文化を作り上げている例がある
- 肥薩おれんじ鉄道沿線にも、いずみ親子ステーキごはんや芦北の太刀魚竹巻などがあるが、さらに地域産品を活かして、ご当地ならではの食文化を育成・強化し、情報発信を強化していく

体験型アクティビティー の充実

- 観光地が単に「見るだけ」の場所になっている場合、訪問者は退屈に感じるため、体験型アクティビティーを充実させることが、観光客の満足度を上げる要因である
- 沿線には、出水麓の牛車や芦北の観光うたせ船、甲冑体験などユニークなアクティビティーがあるが、さらに幅広いコンテンツを用意し、観光客が非日常を感じる内容に磨き上げる

魅力的なストーリーを持つ沿線周遊ルートの設定 ～モデルコース～

■ おれんじ鉄道を中心とした周遊ルート案（八代～川内下りコースの例）

モデルコース①海辺をめぐる癒し旅

（八代8:52発⇒日奈久温泉9:03着）
日奈久温泉街散策・ちくわ焼き体験・足湯



（日奈久温泉11:04発⇒津奈木11:44着）
オイスターバル（昼食）・つなぎ美術館・四季彩百貨堂・舞鶴城公園

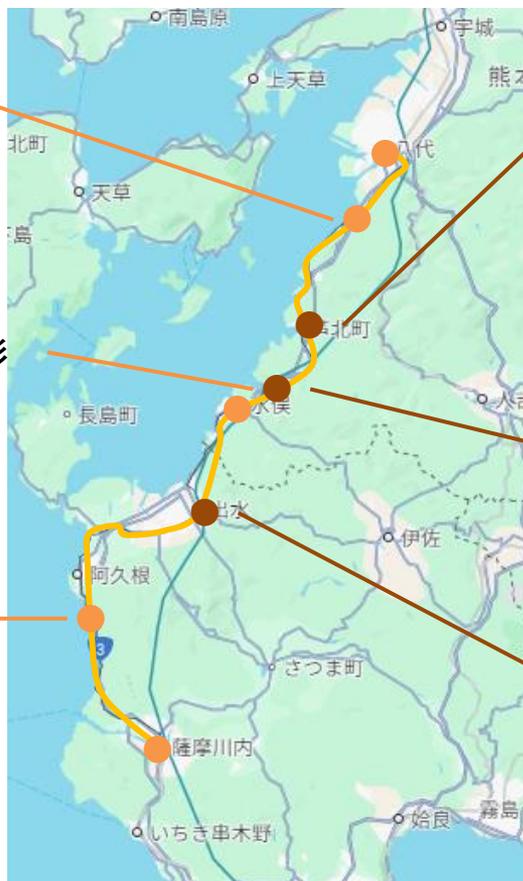


（津奈木14:10発⇒薩摩高城15:40着）
ビーチ散策



（薩摩高城16:25発⇒川内16:42着）

※2日目は鹿児島市内観光なども可能（上りコースで2日目熊本市内観光も可能）



モデルコース②海辺公園と歴史を堪能

（八代8:52発⇒たのうら御立岬公園9:20着）
公園散策



（日奈久温泉11:20発⇒水俣11:54着）
エコパーク水俣、道の駅みなまた（昼食）、バラ園



（水俣15:16発⇒出水15:34着）
出水麓武家屋敷、出水麓歴史館、時空ツアーズ



（出水18:37発⇒川内18:48着）又は
（出水18:29発～新幹線～⇒博多19:40着）

基本方針 9 .沿線一体となった国内外へのプロモーション強化

沿線一体となった国内外へのプロモーション強化に向けての施策

- 域外からの観光客を誘客するにあたっては、観光資源の磨き上げや一体的なプロモーションが重要であるが、肥薩おれんじ鉄道単体では困難であるため、沿線市町と一体となってこれを実施していく必要がある
- また、各施策の推進にあたり、肥薩おれんじ鉄道社内の人的資源が限られているため、沿線市町からの出向など含めた組織強化策を検討することも一案である

■ 施策の骨子

1. 沿線一体となった攻めの広報

- 広告よりも費用対効果が高く、読み手の信頼性の高い広報を最大限活用すべく、受け身の広報から攻めの広報へ転じる
- 沿線一体となって、話題性・ニュース性のあるイベント・企画を作り、Webメディアを通じて情報拡散を図ることで、認知度向上を目指す
- その際、沿線市町から肥薩おれんじ鉄道へ出向者を派遣するなどして、不足するマンパワーの補填と観光施策との連携などを検討する

2. インバウンド顧客の誘客促進

- 競合の多い国内顧客の誘客だけでなく、沿線観光資源を磨くことで、魅力を感じてもらい、インバウンド顧客の誘客を強化する
- ターゲットを絞り、HPの多言語化対応や海外旅行代理店との提携、動画を含む各種海外旅行者向け情報の発信を強化する

3. 沿線観光プランによる国内観光客の誘客

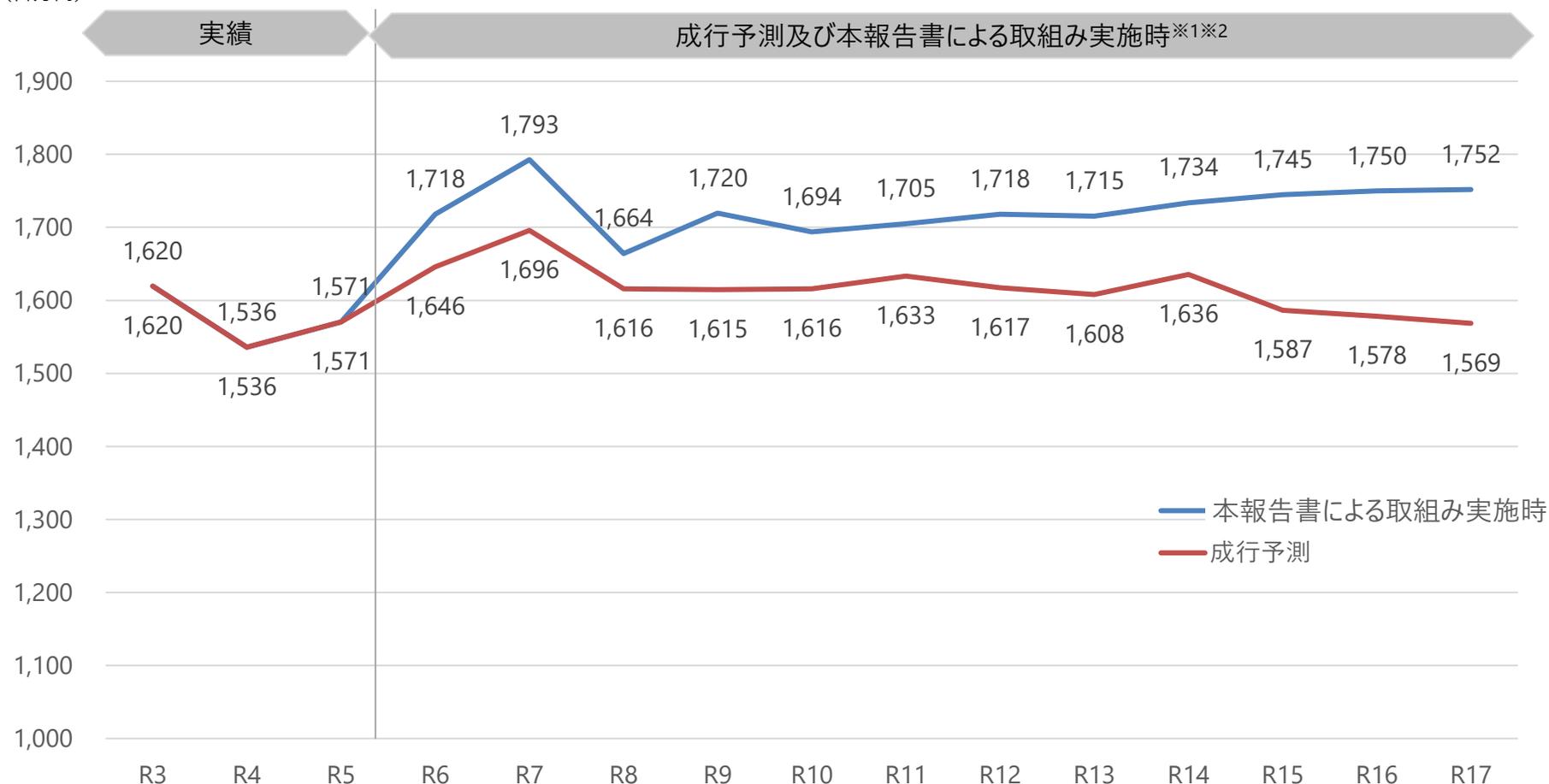
- 国内の集客ターゲットを明確化し、沿線観光地をめぐる魅力的なプランを作った上で、Webを中心とした広告を集中的に実施する
- 興味を持って自社HPに来訪した顧客が、予約まで繋がるようなUI・UXに配慮した、分かりやすく魅力的なHPへ刷新する

III.収支試算

営業収入の推移

本報告書による取組や肥薩おれんじ鉄道の営業努力等により、定期外収入・鉄道雑収入の増加を目指し、令和5年度と比較し、10年後約2億円の改善が見込まれる

(百万円)



※1：成行予測及び本報告書による取組実施時の数値の令和6年度の収入増加は、令和6年10月の運賃改定等による影響

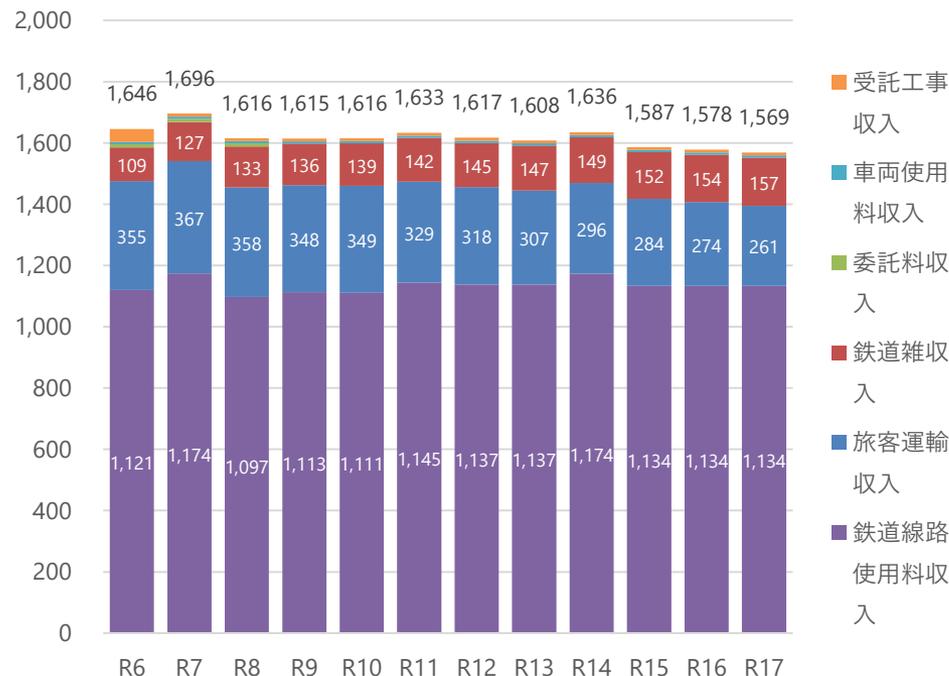
※2：本報告書による取組実施時の数値の、令和6年度と令和7年度は年度予算に、令和8年度は社総金の適用による補助金額のシミュレーションの前提を同じにするため、今回再計算した数値に置き換えている。

営業収入の内訳

社総金の場合には鉄道線路使用料が減少するが、本報告書の取組みにより定期外・鉄道雑収入が増加することにより、営業収入全体として成行予測よりも増加する

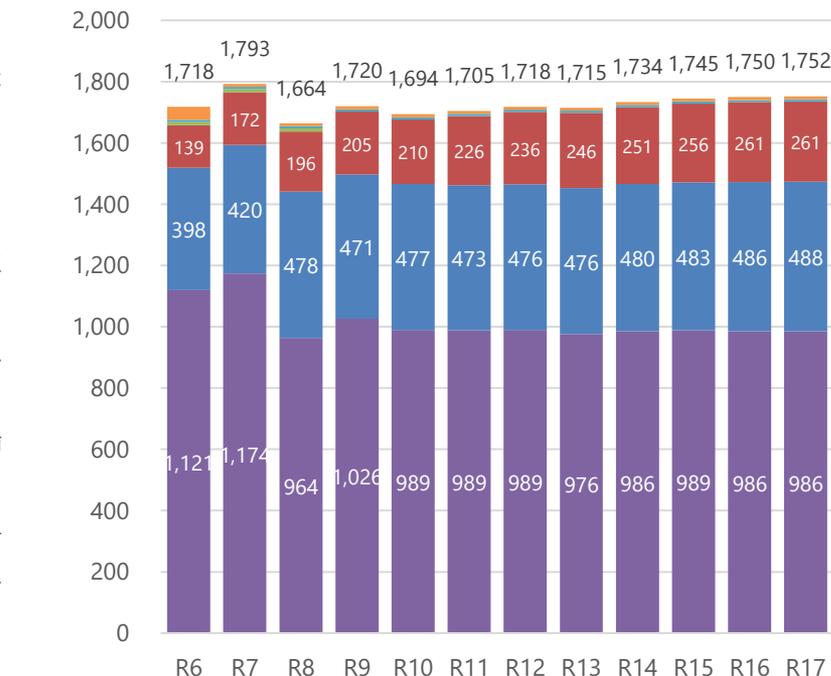
■ 成行予測

(百万円)



■ 本報告書による取組み実施時

(百万円)



【成行予測の算定方法】

- ・通勤定期：H16年～R5年の輸送人員実績の年平均成長率97.6%にて推移
- ・通学定期：沿線自治体の15～18歳人口推計（社会増減考慮なし）に基づく増減率
- ・定期外：R7年～R17年の日本の人口年平均成長率95%にて推移
（いずれも、R6年10月からの運賃改定額を考慮）
- ・鉄道雑収入：運輸雑収入・旅客取扱収入は年102%の成長、その他物販等は横ばいにて推移

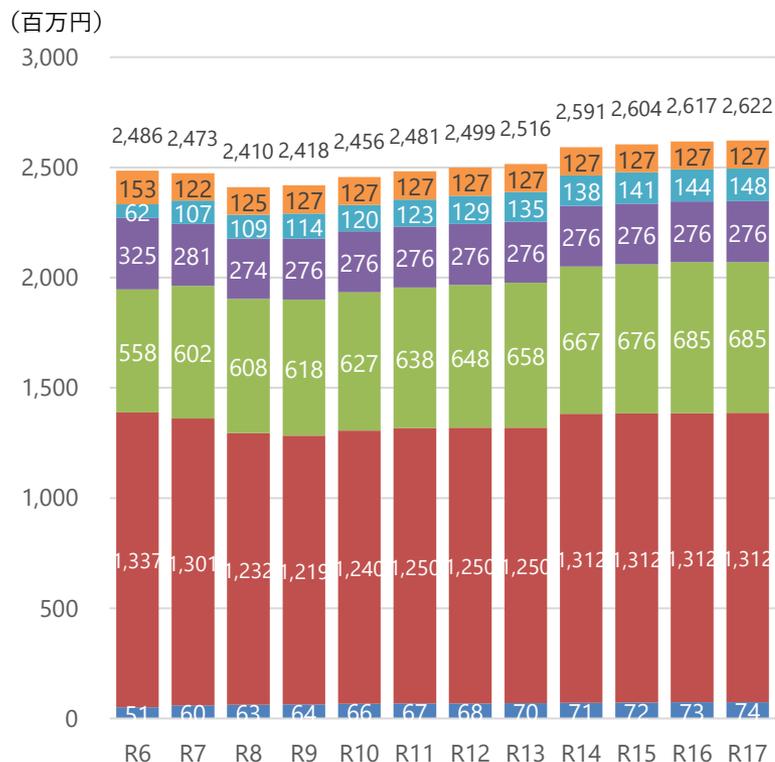
【本報告書による取組実施時の算定方法】

- ・通勤定期：R9～R11年は前年の99%で、R12年以降は、2004年から2023年の輸送人員実績の年平均成長率97.6%にて推移
- ・通学定期：沿線自治体の15～18歳人口推計（社会増減考慮なし）に基づく増減率
- ・定期外：二次交通アクセスの向上や駅を中心とした賑わい創出、利便性向上などによる定期外利用者の増加目標値
（いずれも、R6年10月からの運賃改定額を考慮）
- ・鉄道雑収入：プロモーション・イベントの強化により増加目標値を設定

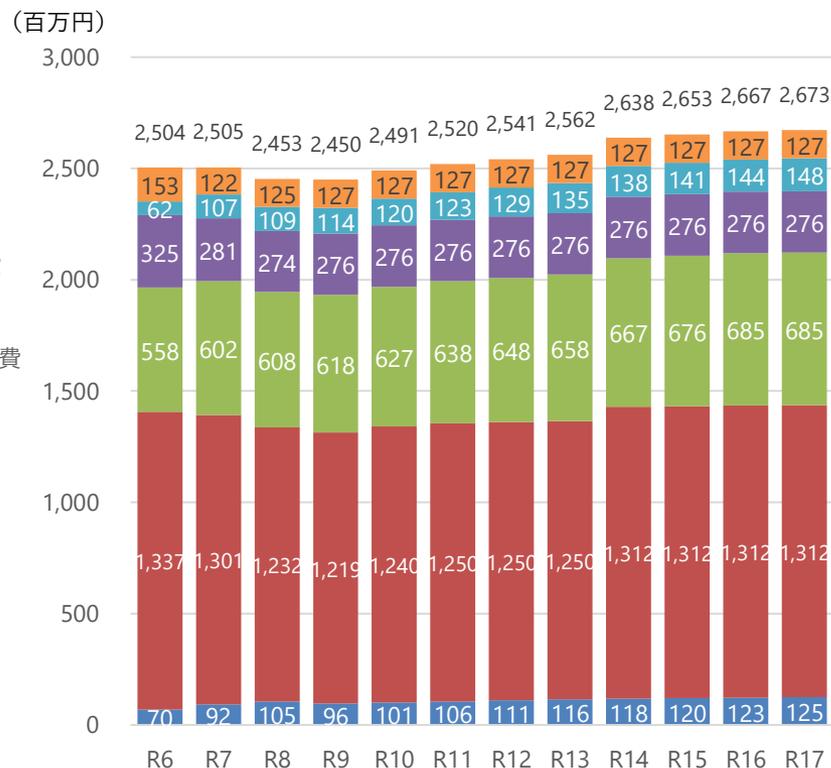
営業費用の内訳

成行予測と社総金適用の場合では売上原価が異なるが、いずれもR5年と比べR17年は3億程度増加する

■ 成行予測の場合



■ 本報告書の取組（社総金適用）の場合



【主な費用の算定方法】

- ・売上原価：旅行取扱収入や物販の増加に伴う原価の増加
- ・三保存費：特定の年度に偏らず、複数年度にわたり平準化を図ることで13億円程度に抑えている
- ・人件費：R6年度から公務員の給与勧告に準じてベースアップ及び定期昇給を実施
- ・運転/運輸費：物価高騰による重油代単価増加を考慮
- ・租税公課：R7年度から固定資産税の軽減措置がなくなる点を考慮