

第一回肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会（設立総会及び第一回協議会）の開催について

1 日時 令和6年12月23日（月）15：00－16：20

2 場所 エルセルモ八代（会場：カンタブリア）

3 出席者

出席者名簿のとおり

4 会議の内容（議事）

- (1) 肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会設置について
- (2) 肥薩おれんじ鉄道の概況及び任意協議会での議論等について
- (3) 今後のスケジュール

【出された主な意見】

（熊本県PTA連合会）

鉄道がない地域の子供達達は通学に非常に困っている。鉄道があること自体ありがたいこと。イベント活動などで利用者を増やして、子供達の足として鉄道を残してほしい。

（鹿児島県PTA連合会）

地元の人たちの拠り所になるような施設があったら良いと思う。

（鹿児島県社会福祉協議会）

どの地域も公共交通が厳しい状況で、高齢者・障がい者の移動が難しくなっている面もある。現時点で鉄道があるので、鉄道を残していく方向が望ましい。

（熊本県観光連盟）

肥薩おれんじ鉄道の車窓からの眺めは非常に良く、観光に貢献している。観光客も回復してきている。定期外利用者が地元の方なのか、インバウンド含め観光客の方なのか、など内訳等も示していただき、観光面での提案をしていきたい。

(鹿児島県観光連盟)

先日、大阪・名古屋の旅行エージェントの方々に「おれんじ食堂」に乗っていただいた。景色や雰囲気の良い、本格的な料理、特別感などが高く評価された。熊本とつながっており、観光振興に大きな役割を果たしているコンテンツであると認識している。

(大分大学 大井教授)

どの地域も人口が増えず厳しい状況。その中でも肥薩おれんじ鉄道は鉄道貨物輸送の大動脈でもあり、熊本・鹿児島の経済的なネットワークも形成している。事業者の努力も必要だが、地域の枠を超えた取り組みも必要。事業者の経営努力だけでなく、自治体等外部の力も借りて盛り上げていくべき。

私は両県の交通計画の策定に携わった経験もあり、様々な知見を提供していきたい。

(阿久根市)

私の子どもは肥薩おれんじ鉄道で通学している。朝の通学時間帯が非常に混んでおり、座ることができない状況で、一本早い電車で通学している。出水方面だけでなく、川内方面や神村学園へ通学する学生も多い。ダイヤ等についてもう少し配慮いただけないか。

また、車椅子の利用者について、一番ホームは利用可能だが、二番ホームは階段の上り下りがあり利用できない。エレベーターの設置は難しいと思うが、ホームの一部から降りて線路を渡れるような仕組みを検討できないか。これから先のバリアフリーにも貢献することであり、何らかの解決策を考えるべき。

(肥薩おれんじ鉄道)

通学時間帯の混雑・車椅子利用者への対応、ともに当社の課題である。

通学時間帯は2両編成としているが、3両となると車掌を配置しなければならず、人手不足により現時点では対応が難しい。

車椅子の利用者に対しては、一番ホームで乗り降りできる列車をご案内している。

(出水市)

社会資本整備総合交付金を活用できることは大きなメリット。

鹿児島県側と熊本県側では行政負担の仕組みに違いがあり、鹿児島県側は「新幹線の開業効果や、鉄道貨物輸送により全県的に恩恵を受けている」として、市町村振興協会にも支援をいただいている。

また、鹿児島県沿線3市では、5月に利用促進協議会を発足させ、学生に対し運賃改定による定期券の増額分を支援している。

また、JR路線への乗り入れについて、経営改善につながらないかJR九州と検討・協議いただきたい。

(鹿児島県 交通政策課)

JR路線への乗り入れは過去に実施していたが、現在は利用状況を鑑みて実施していない。法定協の射程ではあるが、会社同士の話にもなるので、一旦事務局で引き取らせていただきたい。

(肥薩おれんじ鉄道)

コロナ禍でも大雨等災害時でも、沿線地域が利用を続けてくれたおかげで今がある。地域との連携が何より大事である。

(大分大学 大井教授)

別添「今後の議論のポイント(大分大学大井教授作成)」について説明

長期と短期の議論があるが、過剰に鉄道の存在価値ばかりを言えない。長期を見据えた短期の議論として、「若年層の定住：高校までは地元に住んで通える体制は必須」ということがある。

「観光は水物」とよく言われるが、「観光は地域人から」「観光に依存しない」ということが大事であり、地域人が回って案内できる仕掛けづくりが重要。

また、他交通との共存も大事である。バスもなくなるリスクがあり、バスが存在するうちに共存することが重要。

沿線・鉄道・交通だけでなく、多方面から広く考えることも大事。天草方面へのシャトルバスや三県架橋構想、熊本市・鹿児島市の経済力の活用・連携も重要。うまく外部の力を借りる仕掛けづくりとして、大学・高校との連携、定期的な勉強会・ワークショップの開催なども効果的である。

(鹿児島県バス協会)

バスの運転士は慢性的に不足しており、急に増やすことはできない。地域のバス以外の交通手段の活用も必要。

(熊本県バス協会)

鉄道の利用者を増やすため、公共交通全体の利便性を高める必要がある。人材不足に対応するため、人材育成についてもあわせて考えてきたい。

(熊本県タクシー協会)

市内などの中心部と、それ以外の周辺地域では運行の流れが全く違う。市内のように利用者が多ければ人を配置できるが、利用者が少なければ人の配置もなかなか難しい。ライドシェアも一つの手段として検討する必要がある。

(JR九州)

地域の過疎化や人口減少など、JR九州も同様の課題を抱えている。抜本対策はないのだろうが、高校生を中心とした地元の足となっており、経営と両立させなければならない。同じ事業者目線で一緒に考えたい。

(JR貨物)

年明けから離島のばれいしょ出荷が最盛期を迎える。

2024 問題について、現状、地方のトラックドライバーからはネガティブな意見を聞いていないが、ドライバー不足も徐々に深刻化している。鉄道貨物輸送の大動脈を担っており、今後もしっかりと議論していきたい。