

肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画骨子

《目次》

はじめに

- (1) 計画作成の趣旨及び位置付け
- (2) 計画の区域, 期間

1 基本的な方針

- (1) 目指す姿
- (2) 肥薩おれんじ鉄道の現状診断等

2 計画目標・K P I

3 適材・適所の施策・事業（アクション）

4 計画の達成状況の評価

- (1) 評価の体制
- (2) 具体的な PDCA スケジュール

5 計画の推進力

- (1) 機動的・横断的な実行体制

【参考】

- ・ 肥薩おれんじ鉄道の現状等

肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会
令和7年2月

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きた。

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不可欠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、計画策定時点（令和7年度）から、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年度から令和17年度）終了までの令和7年度から令和17年度までの11年間とする。

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。

1 基本的な方針

(1) 目指す姿

肥薩おれんじ鉄道が存在することに地域住民がアドバンテージを感じ、地域にとって必要とされる、肥薩おれんじ鉄道を軸とした地域公共交通ネットワークの実現

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、交流・おでかけが活発化。

② 地域の経済・産業振興を支える

- ・ コミュニティセンターの併設など駅機能の複合化等により、駅を核としたまちづくりが行われ、駅の賑わいが創出。
- ・ 移動の目的地となる観光・商業等関係者と連携した地域資源の磨き上げやPR，物流の活性化により，地域公共交通を県内に様々な波及効果を生み出す装置として活用し，経済・産業が活性化。

③ 肥薩おれんじ鉄道の持続可能な運行を確保する

- ・ モビリティマネジメントによる公共交通の利用促進や肥薩おれんじ鉄道の認知度向上，新たなオーナー制度などにより，「乗る」・「乗る以外」の両面で肥薩おれんじ鉄道を応援する人が増加。
- ・ 安全・安定輸送のための施設設備の整備，運転士を含む技術系社員

の確保、経営の安定化等により、肥薩おれんじ鉄道の持続可能な運行を確保。

(2) 肥薩おれんじ鉄道の現状診断等

① 地域の移動を支える

項目	内容	対応
(ア) 運行状況の利便性の課題	【運行本数等】 ✓ 運転士不足により朝の一部の便を当面の間、運休中 (R7.2.1～) ・ 運行便数：47 本/日 ・ 運行間隔：1～2 便/時間 ・ 臨時貸切列車の予約休止 ✓ 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%	・ 運転士の確保 ・ バス等との共同経営による運行間隔の補完
	【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% ・ <u>肥薩おれんじ鉄道</u> ：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	【《日常生活》 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	・ 二次交通の接続改善
	【《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	・利用方法の案内表示の充実 ・車内決済の導入
	【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 ・クレカ，交通系 IC，電子マネー：6 駅/28 駅	・キャッシュレス決済導入駅の拡大 ・車内決済の導入
	【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	・多言語化の導入拡大
	【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	・スマートフォンアプリの活用 ・ホームページの改修
	【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	・駅施設の改修 ・バスやタクシー乗り場，待合所の整備

② 地域の経済・産業を支える

項目	内容	対応
(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	・市の開発計画と連動した駅の複合化
(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	・沿線一体となった地域資源の磨き上げ
	【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	・モーダルシフトの促進 ・貨客混載

③ 肥薩おれんじ鉄道の持続可能な運行を確保する

項目	内容	対応
(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が必要。 ① 線路設備（レール・マクラギ・軌道など） ② 土木設備（橋梁，トンネル，旅客工作物等） ③ 建築物（停車場建物など）	・老朽化施設・設備の更新・改良

	<p>④ 電路設備（信号通信機器や配電線路など）</p> <p>✓ 耐用年数 50 年を超える駅 ・ 12 駅/28 駅</p>	
(イ)設備更新・維持費用の増加に関する課題	<p>【修繕費・更新費の状況】</p> <p>✓ 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</p>	・ J R 九州との設備の共有化
	<p>【遊休資産等の状況】</p> <p>✓ 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</p> <p>✓ 水俣駅, 肥後田浦駅, 上川内駅などで空きテナントあり</p>	・ 遊休資産の売却・貸与
(ウ)経営状況に関する課題	<p>【決算状況】</p> <p>✓ 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</p>	—
	<p>【旅客運輸収入の状況】</p> <p>✓ 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%</p>	—
(エ)マイレール意識に関する課題	<p>【利用頻度】</p> <p>✓ 過去 1 年で 1 度も利用していない住民：69%</p> <p>✓ 週 1 回以上利用する沿線住民：2.1%</p>	・ 乗り方周知
	<p>【必要性に対する認識】</p> <p>✓ 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%</p> <p>✓ 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</p>	・ 住民等とのふれあいイベント
	<p>【支援に対する思い】</p> <p>✓ 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」</p>	・ 乗る以外で応援される仕組み

	<p>という傾向</p> <p>✓ 一方で、約4割の住民が何らかの支援をしたいと回答</p>	の構築
--	--	-----

※ 「通勤・通学的手段としての地域への浸透」, 「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^(注)」の分析に基づく

(注) 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)

2 計画目標・KPI

目標	評価 スパン	指標	KPI
地域の移動手段への貢献	短期	運行本数	○減便前以上
	短期	利用者数	○現状より増加
	短期	子供の利用者数	○現状より増加
	短期	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
	短期	キャッシュレス決済の導入駅数	○現状より増加
	短期	駅・広報媒体等の多言語化	○多言語化の導入拡大
	中長期	利用頻度	○1年以内に1回以上利用した地域住民の割合: 現状より増加
	中長期	通学に利用する移動手段	○肥薩おれんじ鉄道の利用: 現状より増加
地域の経済・産業への貢献	短期	定期外利用者数	○現状より増加
持続可能性の確保	短期	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現状維持を目指す
	中長期	肥薩おれんじ鉄道沿線住民の同鉄道に対する意識調査	○令和4年度に実施したアンケート結果と比較し各項目での改善を目指す

3 適材・適所の施策・事業（アクション）

施策1 運転士の確保による便数の維持・改善

実施主体	事業内容
県，市町，肥薩おれんじ鉄道	<ul style="list-style-type: none">▶ 安定した運行に必要な運転士を確保するため，自治体主催の合同企業説明会や県外の合同企業説明会への積極的な参加を実施（肥薩おれんじ鉄道）▶ 急遽の退職者などがあった場合に備えた運転免許取得者の養成を検討（肥薩おれんじ鉄道）▶ 運転業務に関わる仮眠所，休憩施設，女性用設備等の福利厚生の実施や待遇改善を検討（肥薩おれんじ鉄道）▶ 合同説明会等への参加等に対する支援（県，市町）

施策2 運行本数の維持・改善

実施主体	事業内容
肥薩おれんじ鉄道	<ul style="list-style-type: none">▶ 運行本数の維持，速達性を高める施策を検討し，沿線住民の日常生活や地域の観光における移動を支える広域的な移動手段を確保する。

施策3 通学・通勤定期利用者数の維持・増加

実施主体	事業内容
肥薩おれんじ鉄道，市町	<ul style="list-style-type: none">▶ 通学・通勤定期利用者は，輸送人員の約8割を占める肥薩おれんじ鉄道の主要客であるが，沿線人口の減少，少子高齢化の進展により，今後減少が想定されることから維持・増加を図る施策を検討する。 <p>《施策案》</p> <ul style="list-style-type: none">・ 定期券購入者（新規，継続）へノベルティ配布キャンペーン・ 駅までの徒歩圏内の学校職員，行政関係職員等に向け施策（駐車場割引やオリジナルグッズ，観光商品特典等）・ 免許返納者に向けたシルバー定期券の案内強化，自治体連携

施策4 バス等との共同経営による運行間隔の補完（交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化）

実施主体	事業内容
市町，肥薩おれんじ鉄道，バス事業者，タクシー事業者，バス協会，タクシー協会	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 担い手不足の中にあっても利用者利便を確保・向上させるため，バス等の他交通事業者と連携した共同経営による運行の実施も視野に入れながら，同鉄道を補完する路線バスやコミュニティバス，乗合タクシー等との連携を検討する。

施策5 二次交通の接続改善（自家用有償旅客運送等への多様な関係者の参画）

実施主体	事業内容
市町，肥薩おれんじ鉄道，バス事業者，タクシー事業者，バス協会，タクシー協会	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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，共同タクシー，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を検討する。

施策6 サービスの改善による利便性の向上

実施主体	事業内容
肥薩おれんじ鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ▶ タッチ決済乗車サービスを検討（有人駅または全車両）する。 ▶ 観光利用者を意識し，観光案内サイン・アナウンスの多言語化対応などを実施する。 ▶ 観光客にとって利用しやすい車両・駅設備の整備を検討する。（案内表示や車両シート等の利用しやすい設備）

施策7 複数交通モード間の一体化による利便性・効率性の向上

実施主体	事業内容
市町，肥薩おれんじ鉄道，バス事業者，タクシー事業者，バス協会，タクシー協会	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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。

施策8 駅施設の改善による利便性の向上

実施主体	事業内容
肥薩おれんじ鉄道	<p>▶ 利用者の利便性の向上を図るため、駅施設を改修する。</p> <p>《施策例》</p> <ul style="list-style-type: none">・ 学生の利便性に配慮した活性化及びリノベーション・ 鉄道ファン向けに鉄道資料スペースを設け、鉄道Nゲージジオラマや写真展、運転体験台・ サイクルトレイン利用者に配慮したサイクルステーションの機能強化やラックの設置・ トイレ、駐輪場、待合所の一体化と商工会利用スペースの拡大・ バス、タクシー乗り場や待合所の整備

施策9 他分野機能・拠点の集約による駅の賑わい創出

実施主体	事業内容
市町，肥薩おれんじ鉄道	<p>▶ 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ことから、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を図る。</p>

施策 10 沿線一体となった地域資源の磨き上げ・PR

実施主体	事業内容
<p>県，市町，肥薩おれんじ鉄道，観光・商業事業者</p>	<p>➤ 鉄道，沿線自治体，観光・商業関係者がそれぞれに実施している企画や情報発信について地域を跨ぎ，関係者が一体となって観光振興や情報発信を行う仕組みを構築</p> <p>・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</p> <p>・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の整備を沿線自治体とともに検討</p> <p>・沿線一体となり，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</p> <p>・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 を最大に活用して，集中的にプロモーションを実施</p>

施策 11 お出かけ先と連携した交通と他事業の相互利用

実施主体	事業内容
<p>市町，肥薩おれんじ鉄道 (沿線の) 観光・商業事業者</p>	<p>➤ 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。</p>

施策 12 貨客混載による人流・物流の一体化

実施主体	事業内容
<p>肥薩おれんじ鉄道</p>	<p>➤ 資源 PR を兼ねた貨客混載輸送（食材の輸送と販促：飲食店，スーパー，JR 主要駅構内）を検討する。</p>

施策 13 モーダルシフトの促進

実施主体	事業内容
県, 市町, J R 貨物, 肥薩おれんじ鉄道	➤ 沿線外を含む事業者への働きかけを実施する。

施策 14 安全・安定輸送を確保するための施設・設備の整備

実施主体	事業内容
肥薩おれんじ鉄道	<p>➤ 駅舎以外の設備（線路設備・信号設備等）の改良（更新）</p> <ul style="list-style-type: none">① 線路設備（レール・マクラギ・軌道など） 修繕・更新を行い、揺れの少ない、安定的かつ安全な運行を確保② 土木設備（橋梁・トンネル・旅客工作物など） 修繕・更新を行い、施設・設備の安全性を確保する。③ 建築物（駅舎など） 修繕・更新を行い、施設・設備の安全性を確保する。④ 電路設備（信号通信機器や配電線路など） 修繕・更新を行い、安定的な運行を確保する。 また、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。⑤ 車両（車輪削正, P L C 更新など） 必要な整備・修繕・更新を行い、安全な運行を確保する。 <p>➤ 老朽化が著しい駅舎等の改修等を検討する。</p>

施策 15 鉄道事業再構築実施計画の策定等

実施主体	事業内容
県, 市町, 肥薩おれんじ鉄道	<p>➤ 県, 沿線市町, 肥薩おれんじ鉄道で「鉄道事業再構築実施計画（令和 8 年度～1 7 年度）」を策定し国土交通大臣の認定を受ける。</p> <p>➤ 同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。</p>

施策 16 肥薩おれんじ鉄道の経営安定化（経費節減）

実施主体	事業内容
肥薩おれんじ鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 遊休地 39カ所のうち売却益のある4カ所は、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。 ▶ 他の3セクやJR九州との施設設備の共有化及び人材育成における連携強化を検討。 ▶ 佐敷・阿久根の工務センターを出水への集約を検討。

施策 17 マイレール意識の醸成

実施主体	事業内容
県、市町、肥薩おれんじ鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 肥薩おれんじ鉄道が持つ魅力や価値を沿線住民と共有し、同鉄道に対するマイレール意識の醸成による利用促進（沿線住民が年1回乗車）に資する施策（仕掛け）を検討 <div style="border: 1px solid blue; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <ul style="list-style-type: none"> ・子ども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肥薩おれんじ鉄道に慣れ親しみ、利用してもらうための「乗り方教室」や「職業体験（子どもを対象）」を実施する。 ・沿線高等学校等と連携し、公共交通を利用した通学方法について中学生へ周知し、肥薩おれんじ鉄道の利用促進に繋げる。 </div> ▶ 沿線住民が、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もらえるよう、沿線住民との接点を増やすふれあいイベント等を実施する。 ▶ 乗る以外にも住民からの応援が得られる手段の多様化を図るため、ネーミングライツ等の対象を駅以外にも拡大する。（施設設備に対するオーナー制度など） ▶ 子どもを対象としたイベントなどを実施し、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。

4 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、法定協議会開催前に幹事会を開催し段階的な議論を実施することで円滑な合意形成を図る。

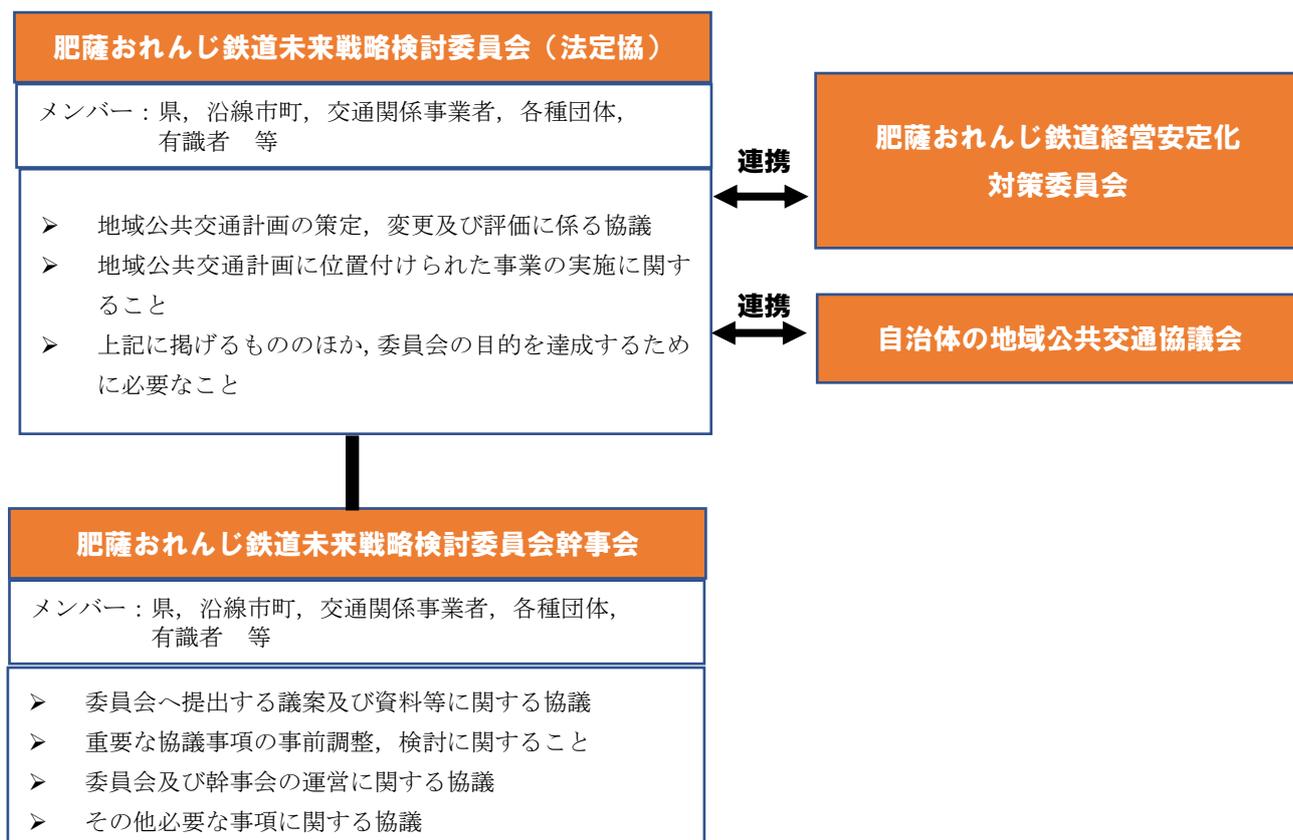
5 計画の推進力

(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とも連携し、施策の実効性を高める。

《計画の推進体制》



【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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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) 貨物輸送の現状	
①貨物輸送量	<ul style="list-style-type: none"> ・平成16年度の鹿児島発着で530千トンピークに年々減少、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	<ul style="list-style-type: none"> ・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
3) 沿線地域の概況	
①沿線人口の推移	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>【通学定期】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 <p>【通勤定期】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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歳の相関は見て取れるが，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。 <p>【定期外】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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て取れるが，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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
4) 利用実態（沿線住民へのアンケート結果）	
①日常移動	<ul style="list-style-type: none"> ・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

	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>②利用頻度と利用目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
<p>③社会生活への影響</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・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。