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

１．肥薩おれんじ鉄道の概況

○　九州新幹線の部分開業に伴い，JR九州から経営分離された鹿児島本線（八代～川内間）を引き継ぎ，第三セクター方式の並行在来線として平成１６年３月１３日に開業

○　沿線地域住民の生活を支える交通手段として重要な役割を担うとともに，貨物輸送における鉄道基盤として基幹的な物流ルートの形成等に寄与

１　会　社　名　肥薩おれんじ鉄道株式会社

２　設立年月日　平成14年10月31日

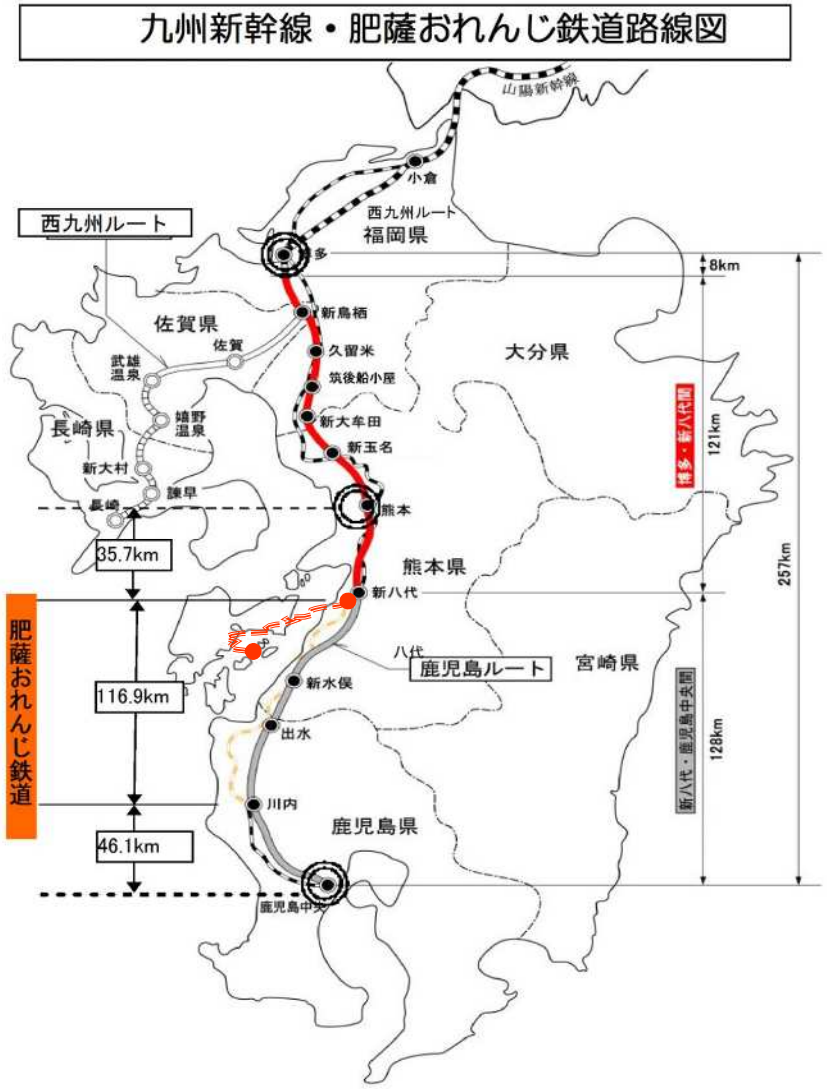
３　開　業　日　平成16年 3月13日

４　営業区間　八代駅～川内駅　116.9km
（熊本県側：56.1km，鹿児島県側：60.8km）

５　車　両　数　ディーゼル車両　19両
ワンマン運転，最高速度95km/h

６　駅　　数　28駅（有人駅10駅，無人駅18駅）

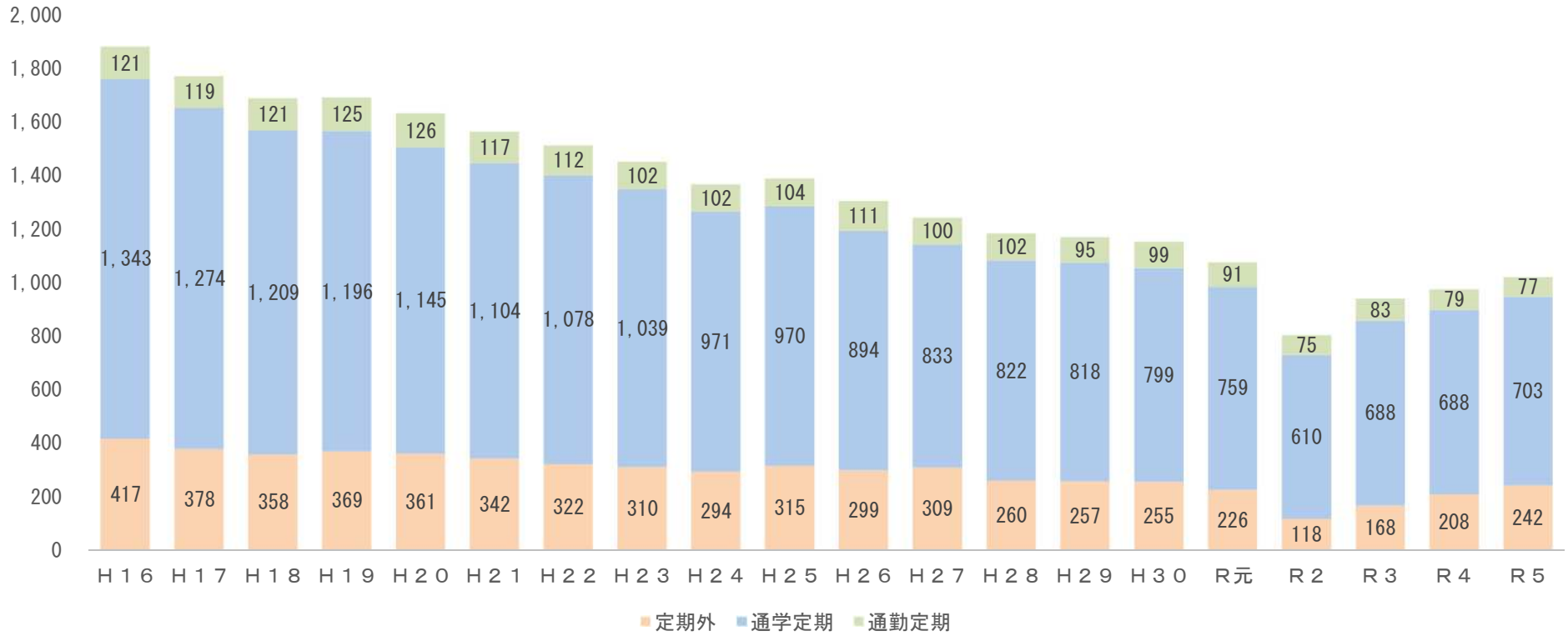
７　沿線市町　八代市，水俣市，芦北市，津奈木町
阿久根市，出水市，薩摩川内市



２．肥薩おれんじ鉄道の現状

○　輸送人員は，人口減少・少子化等の影響もあり，開業当初の約１９０万人から令和５年度には約１００万人と減少傾向
○　利用状況は，通勤・通学で約８割となっており，特に学生の通学手段として重要な役割を担う

【輸送人員（千人）の推移】

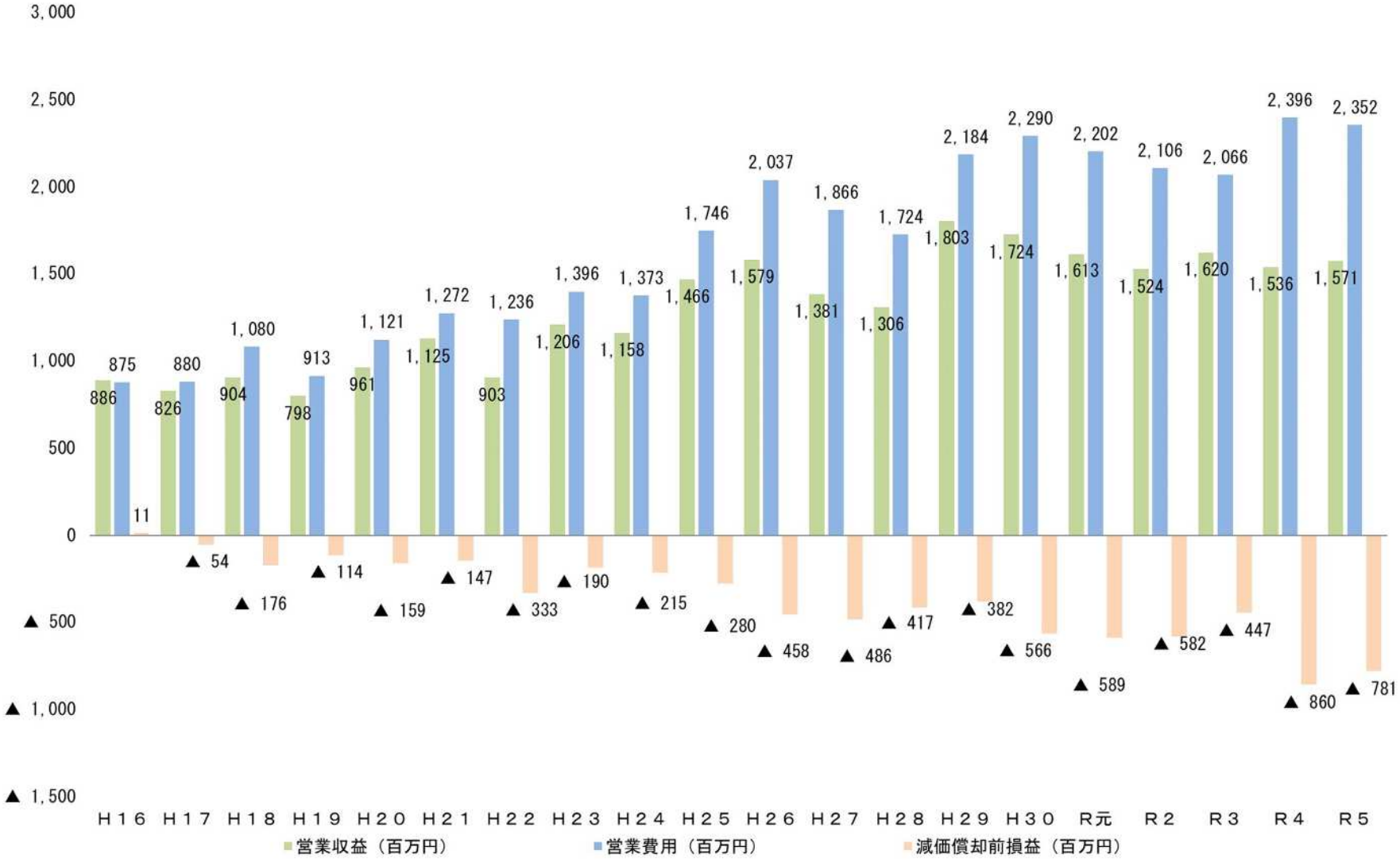


年度	Ｈ１６	Ｈ１７	Ｈ１８	Ｈ１９	Ｈ２０	Ｈ２１	Ｈ２２	Ｈ２３	Ｈ２４	Ｈ２５	Ｈ２６	Ｈ２７	Ｈ２８	Ｈ２９	Ｈ３０	Ｒ元	Ｒ２	Ｒ３	Ｒ４	Ｒ５
輸送人員	1,881	1,772	1,688	1,690	1,631	1,563	1,512	1,450	1,367	1,390	1,304	1,243	1,184	1,171	1,153	1,076	804	939	975	1,021

２．肥薩おれんじ鉄道の現状

○　経営状況は，開業２年目から減価償却前赤字が発生
○　令和５年度決算においても，減価償却前損益で約▲７．８億円と依然として厳しい状況

【経営状況の推移】



３．肥薩おれんじ鉄道における貨物輸送量の推移

○　貨物輸送の品目別上位３品目は，
・発送では，「紙パルプ」，「食料工業品」，「農産物・青果物」
・到着では，「食料工業品」，「農産物・青果物」，「化学工業品・薬品」
○　年間輸送量では，到着する貨物より発送する貨物の方が多い傾向

● 現在の鹿児島貨物ターミナル駅・川内駅からの輸送力（定期列車のみ）

3（列車/日）× 11（両）× 5（個/両）× 5（トン/個）× 約300（日/年）

≒ 25万トン/年　・・・ 5トンコンテナ 5万個分

● 輸送量の大幅な減少につながった輸送障害

【2018年度】『平成30年7月豪雨』による山陽線の不通（100日間）

【2020年度】『令和2年7月豪雨』による肥薩おれんじ鉄道線の不通（121日間）
コロナ禍（2020年3月頃から）

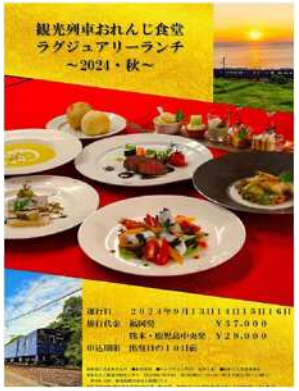
【2021年度】8月大雨による山陽線の不通（約3週間）

【2023年度】7月大雨による山陽線の不通（約2週間）

４．肥薩おれんじ鉄道における取組

○　企画切符の販売

- おれんじ1日フリー切符の販売
- JR青春１８きっぷ販売に合わせた，おれんじ１８フリーきっぷの販売
- アニバーサリー事業に合わせた各種記念切符の販売　等



○　おれんじ食堂の運行

- 販売促進策として，「かごしまクラフトビールで乾杯」，「ラグジュアリープラン」等各種プラン造成　等

○　おれんじカフェ・レンタル列車の運行

- 学校関係を対象とした「鉄道学校（スクールトレイン）」の実施　等

○　国内外への誘致活動

- 九州旅行博覧会への出展，インバウンド誘客に向けた台湾鉄路管理局訪問

○　運賃の改定

- 物価の高騰や最低賃金の上昇等に伴い，開業以来消費税増税以外で行ってこなかった運賃改定を，令和６年１０月に実施

５．肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会（任意の協議会）の経過

地域住民の生活を支える交通手段であるとともに，基幹的な物流ルートの形成などの役割を担う同鉄道の厳しい経営環境等に対し，同鉄道の利用者の利便性を確保しつつ，将来にわたり持続的に運行可能な方策の検討するため，データとファクトを整理し，方策の検討を行うため，任意の検討委員会を設置・議論

これまでの開催状況

＜令和６年度＞

6月19日：肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会（任意協議会）の設置

6月27日：第１回検討委員会の開催

議題　肥薩おれんじ鉄道の現状等について
現状等を踏まえた調査事業について　等

8月23日：第２回検討委員会の開催

議題　第１回委員会の振り返り
調査事業の中間報告　等

11月22日：第３回検討委員会の開催

議題　調査事業の最終報告
任意協議会の取りまとめ
今後の進め方・スケジュール　等

５．肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会（任意の協議会）の経過

議論においては，テーマを大きく２点に分け，調査・検討を実施

（１）　利用者の利便性の向上による利用の拡大
（２）　保有資産の有効活用

上記を踏まえ，成行で進んだ場合と，国の支援の活用を含めた取組等の実施による今後１０年の比較検証

※ 調査は，業務委託にて実施

○　調査報告書の詳細は，別添のとおりであり，業務委託者における課題と改善に向けた整理では，以下の表により報告がなされ，

○　また，成行で進んだ場合と，これらの取組を行いながら併せて社会資本整備総合交付金を活用していく場合の比較をした場合，１０年間で約２８億円の行政負担の軽減が見込めるとの試算がなされた。

５．肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会（任意の協議会）の経過

○　調査結果報告書を踏まえ，任意協議会でのとりまとめを以下のとおり決定

(1) 遊休資産の活用及び施設等のスリム化
- 遊休地３９カ所のうち売却益のある４カ所は，今後売却，そのほか売却益が出ないものは，貸付等の他の方策を検討
- 施設等のスリム化は，維持管理費に比して撤去費用が過大なため，補修等のタイミングで撤去

(2) 利用者の利便性の向上・駅舎の複合化，二次交通との連携等
- 二次交通は，運転手不足等によりバス路線の調整は容易でないため，地域毎に新たな手法の導入を検討（cf：ライドシェア，MaaS等）
- 駅の賑わい創出に向け，公共施設等との複合化や利用者の利便性の向上に繋がる施設改修等を検討

(3) 社会資本整備総合交付金の活用
- 同交付金の活用により，今後10年間で28億円程度の行政負担の軽減が見込まれることから，早期に同交付金を活用

○ 今後，法に基づく協議会を設置し，議論を行った上で，地域公共交通計画等を策定