

## 肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会 第5回委員会 議事概要

1 日時 令和7年11月25日（火）13:30～14:40

2 場所 鶴丸会館（3階天照の間）

3 出席者 出席者名簿のとおり

### 4 会議の内容（議事）

報告1 肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会規約の改正について

報告2 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画に基づく実施施策の取組状況について

議事1 肥薩おれんじ鉄道 肥薩おれんじ鉄道線鉄道事業再構築実施計画（案）について

### 【委員会で出された主な意見】

#### 報告(1) 肥薩おれんじ鉄道未来戦略検討委員会規約の改正に係る意見

※ 委員からの意見事項はなし

#### 報告(2) 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画に基づく実施施策の取組状況に係る意見

（八代市）

観光列車「おれんじ食堂」がJR九州の指宿枕崎線へ乗り入れを行った話があつたが、JR九州へ乗り入れる場合、運転士はどちらの会社が担当するのか。

（肥薩おれんじ鉄道）

基本的には自社の区間（八代～川内駅間）を自社運転士が担当し、自社の区間外に関してはJR九州の運転士が乗務することになる。

（鹿児島県P.T.A連合会）

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」において、高校生等と連携した取組施策の記載があるが、すごく良い。まずは沿線地域が主になるとは思うが、熊本県・鹿児島県の全体に更に広げていければ良い。

これからも応援している。

#### （熊本県観光連盟）

沿線の人口が減少する中で、今後いかに観光客を取り込むかが大切。デジタル乗車券の販売などの取組を進めてもらっているので、我々も是非一緒になって情報発信を行っていきたい。本県の観光サイト等での情報発信も可能。本県の観光サイトの閲覧数は都道府県ランキングでも上位に位置している。

#### （鹿児島県バス協会）

施策 1－2「交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化」及び施策 2－1「多様な関係者の参画による二次交通の改善」の進捗状況において、残念ながらバスに関しての取組の記載は出てきていらない状況である。昨今バスを始め運輸業界は 2024 年問題等もあり、各社とも運転手が不足している中で、二次交通との連携は図りづらい状況もあるかと思う。

その中で JR 四国牟岐線と徳島バスの事例についての記載もあった。牟岐線の事例のヒアリングが終わったのであれば、それをフィードバックする場を早く設けた上で、住民の方々が利用しやすい二次交通アクセスの充実に向けて、バス事業者や沿線自治体等と協議を早く開始するのが良い。鹿児島県内の路線では南国交通と鹿児島交通、熊本県内の路線では九州産業交通が基本になり、沿線自治体が運行するコミュニティバス等も対象になると思う。

観光も勿論大事であるが、沿線の住民の方々を主眼に置いて、主役に置いていかなければ、公共交通は成り立っていない。観光客が来るといつも全体からしたら微々たる数。地域の住民の方々に使っていただかないと、地域の足を残していくかというの現実。

#### （鹿児島県タクシー協会）

施策 2－1「多様な関係者の参画による二次交通の改善」において、出水駅の観光タクシーの記載があった。駅を中心に 2 時間位でミニ観光ができるコース作りが急務である。駅に朝 10 時に着いて 13 時の列車に乗るとなると、昼食時間も考えると、2 時間程度の観光コースが主になる。

一方で観光はいつ無くなるか分からない。地元の人の足を中心とした考え方をして、地元の人を大切にしながら地盤を固めた上で、観光にも取り組んでいかないといけない。

#### （熊本県社会福祉協議会）

高齢者や障がいのある方々にも配慮いただいて、地元の方々が利用しやすい鉄道となるのが大切。多くの人に乗っていただく仕組みを作るのが重要。

(JR九州)

観光というキーワードも大事だが、高齢者や障がいのある方々も含めて、いかに利用しやすい設備を提供するのが大事だと改めて感じた。再構築を進める上ではJR九州のノウハウも存分に活用していただければと思う。

併せて先週金曜日の幹事会においては観光列車「おれんじ食堂」のJR九州路線への乗り入れの話も出たと聞いている。正直、出来る、出来ないというところからのスタートにはなるが、皆様方の熱意を踏まえて社内でも共有させていただきたい。

(大井教授)

地域でとりわけ公立高校が生き残れるかといった時代になってきている。私立高校の無償化も進んでおり、公立高校も敬遠されるようになっているが、私立高校は送迎バスを出すので、公共交通機関を使ってくれない。一方で公立高校がなくなるとそこに人が住めないという状態になる可能性もある。

肥薩おれんじ鉄道の沿線自治体も他人事でなくなってきた。大分市を始め、多くの都市で公立高校の定員割れが進んでいる。肥薩おれんじ鉄道が通学の足として残って、これから地元を支えていく高校生がせめて高校を卒業するまでは地元に残れる環境をきちんと作っていかないといけない。その上では自治体の力を借りる体制作りも大切。

先程、鹿児島県バス協会の話にもあったが、鉄道もバスも運転士（手）不足の状況。運行ダイヤの件も含めて連携の話は早くやらないといけない。ある地域の鉄道の存廃問題で、バス転換するとコストが安くなると記事になったことがあったが、バスの運転手を出せるかというとそんなに甘い話ではない。実際にとある鉄道会社がバス転換しようとすると、バスの運転手が出せず、バス転換できなかった事例もある。そのような事態になる前に早く手を打つことが重要。結果的に鉄道・バス両方が持続可能な交通体系を築けるようになると思う。引き続き協力できることは協力させていただく。

以上